3,80 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 5
Mai 2007
56. Jahrgang

Deutschland 3,80 €
Österreich 4,35 €
Schweiz 7,60 sFr
Benelux 4,50 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,15 €
Norwegen 49,- NOK

B13411

Unter die Lupe genommen

- B3-Wagen von NMJ
- Rocos E10.1
- DB-01 von PCM
- Leibelts motorisierte Bekohlung
- TT-Säurekesselwagen
- Vitrains Minuetto
- RS-32 von Atlas

Werkstatt:

- Bausatzumwandlung
- Maschendrahtzaun

Sachsen-Kontrast
Schmal- neben Regelspur

(Re-)Präsentations-Anlage
Eigenbau der Extraklasse

Der Nachwuchs
Kreativ auch ohne Bahn



Mr. Eisenbahn-Romantik

Hagen von Ortloff

SEIT 50 JAHREN EIN HERZ FÜR DIE BAHN

Inhalt

Bahnwelt Aktuell

DB AG

„Pro Netz" = Pro Schiene?



Foto: G. Habermann

Um ihren Arbeitsplatz müssen sich die Arbeiter des Gleisumbauzuges in den nächsten Jahren keine Sorgen machen.

● Im März 2006 legte der Bundesrechnungshof (BRH) einen Bericht zur Finanzierung der Bundesschienenwege vor und attestierte der DB AG wie der Verkehrspolitik des Bundes nicht weniger als das Scheitern sämtlicher Ziele der Bahnreform. Im Februar diesen Jahres hielt der BRH der DB AG schwerwiegende Mängel beim Unterhalt des Schienennetzes vor und listete stattliche 2300 Fehler auf (MEB berichtete in beiden Fällen). Während die DB AG die Vorwürfe noch energisch bestritt und lieber den Bundesverkehrsminister und die Abgeordneten an der Nase herumführte, stellte sie keine 14 Tage später, am 2. März, ihr so genanntes „Zukunftsprogramm Pro Netz" vor. Dieses soll laut DB AG eine ganze Menge beinhalten. Vor allem sei dieses Programm seit mehreren Monaten vobereitet worden, die 34 000 Kilometer des deutschen Schienenetzes seien zur „Optimierung" vorgesehen, und die DB AG rechne damit, dass sich die Verkehrsleistung positiv entwickle. Konkreter: In insgesamt 28 Baukorridoren, vornehmlich in Nord-Süd-Richtung, sollen Gleis- und Weichenerneuerungen und das Schienenschleifen zur Ertüchtigung der bestehenden Hauptstrecken beitragen. Die Ausgaben für die Instandhaltung sollen vorübergehend angehoben werden. Über die Baumaßnahmen sollen alle Reisenden rechtzeitig und umfassend informiert werden. Das klingt alles nicht schlecht. Allerdings machen Interessenvertretungen darauf aufmerksam, dass es sich dabei eigentlich um Selbstverständlichkeiten handelt und, mehr noch, das vorgestellte Programm nicht mehr sei als ein „Tropfen auf den heißen Stein", wie es Hans-Werner Franz, Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) bezeichnete. Das Netzwerk Privatbahnen macht darauf aufmerksam, dass Anzahl. Länge und Dauer von Langsamfahrstellen allein in Bayern und Baden-Württemberg in den letzten Jahren stetig zunahmen. Hartmut Gasser, Vorsitzender des Netzwerks Privatbahnen, wird noch deutlicher: „Was in Jahrzehnten aufgebaut wurde, hat die DB AG zum großen Teil dem Verschleiß anheim gegeben. Es bedarf nun vieler Jahre und eines überproportionalen Einsatzes von Haushaltmitteln, um diese Versäumnisse wieder aufzuholen – von den damit verbundenen Verkehrsbehinderungen ganz zu schweigen." Und während die Bundesarbeitsgemeinschaft SPNV feststellte, das Konzept „Pro Netz" sei überfällig, meint das Bündnis „Bahn für alle", dass damit künftige Verkehrssteigerungen für die Schiene gar verhindert würden.

HAMBURG

AKN droht der Ausverkauf

● Für den 21. März kündigte die AKN Eisenbahn AG von 9 bis 15 Uhr eine komplette Betriebseinstellung an. Als Grund nannte die AKN eine Betriebsversammlung, an der alle Mitarbeiter teilnehmen müssten. Betriebsrat Thomas Bartossek teilte mit, es gehe um den Verkauf der AKN und es stünden Arbeitsplätze auf dem Spiel. Interessenten seien die DB AG und die Hamburger Hochbahn (HHA). HHA-Vostand Günther Elste hatte bereits die Bücher der AKN geprüft. Die AKN gehört zu 50 Prozent der Freien und Hansestadt Hamburg, 49,89 Prozent dem Land Schleswig-Holstein, der Rest einigen Kleinaktionären. Am 21. März endete gegen 9 Uhr der Betrieb. Die Mitarbeiter strömten in das Casino des Betriebszentrums in Kaltenkirchen. Auf die Bahnhöfe verirrten sich nur wenige Fahrgäste. Im Notverkehr fuhren Busse entlang des über 100 Kilometer langen Streckennetzes. Das befürchtete Chaos blieb aus, obwohl die Busse nur stündlich oder unregelmäßig fuhren. Die meisten Fahrgäste wussten vorher Bescheid und fuhren vor oder nach der Betriebsversammlung. Gegen 14 Uhr wurde der Betrieb wieder aufgenommen und ab 15 Uhr fuhren die Züge wieder planmäßig. Viel hat die Betriebsversammlung nicht erbracht: Die Angst um Arbeitsplätze bei der AKN ist geblieben. Auf die Hamburger Hochbahn sind viele AKN-Mitarbeiter derzeit nicht gut zu sprechen.



Foto: Brüggemann

Bei der AKN fuhr kein Zug mehr. Die Betriebsversammlung kam einem Streik gleich und es wurde deutlich, dass man auf die AKN nicht verzichten kann. Wie hier im Bahnhof Kaltenkirchen standen alle Räder still.



Foto: Mann

Die neue Maxima CC40 lud am 3. März 2007 im Voith-Werk in Heidenheim zum Tag der offenen Tür ein. Zahlreiche Mitarbeiter konnten sich so hautnah vom gelungenen Werk ihrer Kollegen aus Kiel überzeugen und nutzten die Gelegenheit, die Maschine nicht nur äußerlich in Augenschein zu nehmen. Nach Ende des zweitägigen Festes wurde die Lok wieder nach Kiel zurückgebracht. Eine G1206 der Seehafen Kiel übernahm die Traktion nach und von Heidenheim.

SACHSEN

Führer durchs sächsische Eisenbahnjahr

● Die Tourismus-Marketing-Gesellschaft Sachsen mbH (TMGS) bringt schon einige Jahre Kalender für Eisenbahnveranstaltungen heraus. Im vergangenen Jahr trat der Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen e.V. (VSSB) für das Festjahr „125 Jahre Sächsische Schmalspurbahnen" mit einem eigenen Kalender an die Öffentlichkeit. In Zukunft treten beide Institutionen gemeinsam auf: Am 16. März 2007 wurde das gemeinsame 80-seitige Heft mit etwa 500 Veranstaltungen vorgestellt. Enthalten sind nahezu alle Vereine und Gesellschaften, die sich in irgendeiner Weise mit historischem Schienenverkehr beschäftigen, einschließlich der Fahrpläne der täglich verkehrenden Schmalspurbahnen. Zu erhalten ist die Broschüre problemlos bei der TMGS, Bautzner Straße 45/47, 01099 Dresden oder über das Internet unter www.sachsen-unter-dampf.de



Foto: K. Habermann

Am 16. März 2007 konnte 99713 ihren 80. Geburtstag feiern. Mit entsprechender Aufschrift auf den Wasserkästen, geführt von Hans Galistel, der seit vielen Jahren die Lok betreut, kam sie vor zwei Personenzugpaaren zwischen Radebeul Ost und Radeburg zum Einsatz.

Kunst kommt von Können



Dr. Karlheinz Haucke

Mit der Kunst ist es wie mit dem Fußball: Nahezu alle reden mit und Urteile sind schnell gefällt. Was die einen begeistert, stößt bei den anderen auf abgrundtiefe Ablehnung.

Auch an unserem Eisenbahn-Comic „Zug um Zug" scheiden sich die Geister. Was übrigens bei Bildergeschichten Tradition hat. In meiner Kindheit galten Nick der Weltraumfahrer, Sigurd, Prinz Eisenherz, aber auch Micky Maus oder Tim und Struppi bei vielen Erwachsenen als Schund. Selbst „Fröhlich sein und singen", die DDR-Jugendzeitschrift, war damals unter Pädagogen nicht unumstritten.

Dass wir uns seinerzeit darum nicht geschert haben und gerade diese Publikationen mit Begeisterung verschlangen, wird wohl niemanden überraschen. Mittlerweile sind Comics längst gesellschaftsfähig, haben selbst Einzug in die Kunstmuseen gehalten.

Womit wir wieder bei der Kunst wären. Deren Bewertung hat nicht nur, aber auch mit dem persönlichen Geschmack zu tun. Und über Geschmack lässt sich bekanntlich trefflich streiten oder eigentlich gar nicht, eben weil die Geschmäcker verschieden sind. So gilt den einen zum Beispiel die DB-Neubaudampflok 66 002 als Krone der Schöpfung, als Inbegriff der Eleganz, was von anderen vehement für die Gölsdorf-Baureihe 310 in Anspruch genommen wird. Beides wiederum stößt nicht zuletzt bei großen Teilen der jüngeren Generationen auf Unverständnis, haben sie doch ihre eigenen Favoriten.

Was ich mir für uns wünsche? Die Beherrschung der Kunst, den eigenen Geschmack nicht zum objektiven Maßstab zu machen!

Bahnwelt Aktuell

SCHWEIZ

SBB-Historic-Sonderzüge 2007

● Im Jahr 2007 veranstaltet die Stiftung Historic der SBB neben verschiedenen Einsätzen von Salonwagen auch einige Sonderfahrten mit historischen Triebfahrzeugen. Das Jubiläum „125 Jahre Gotthardbahn" ist dabei das herausragende Ereignis. Die Eröffnung am 1. Juni 1882 ist der Anlass, vom 31. Mai bis zum 2. Juni 2007 dampflokbespannte Extrazüge zu führen. Dabei kommen die Loks C 5/6 2978 und A 3/5 705 in Doppeltraktion zum Einsatz: 31. Mai, Basel SBB – Frick – Arth-Goldau – Erstfeld; 1. Juni, Erstfeld – Göschenen – Bellinzona; 2. Juni, Bellinzona – Göschenen – Erstfeld. Daneben finden weitere Fahrten statt: 13. Mai mit dem „Churchill-Pfeil" RAe 4/8 1021, Zürich HB – Steckborn – Diessenhofen - Zürich HB; 9.Juni, mit TEE RAe 1053 „Gottardo" Basel SBB – Stein-Säckingen – Laufenburg – Koblenz – Turgi – Brugg AG – Basel SBB; 6.Juli, mit TEE RAe 1053 „Gottardo" Basel SBB – Aarau – Zürich HB – Göschenen – Zürich HB – Aarau – Basel SBB zur Theaterpremiere „D'Gotthardbahn"; 1. August, mit TEE RAe 1053 „Gottardo" Basel SBB – Olten – Grandson – Seeland-Rundfahrt – Grandson – Biel – Olten – Basel SBB; 1. August, mit dem „Churchill-Pfeil" Zürich HB – Winterthur – Neuhausen am Rheinfall – Winterthur – Zürich HB; 8.September, mit dem „Churchill-Pfeil" Zürich HB – Arth-Goldau – Locarno – Arth-Goldau – Zürich HB; 22. September, mit Rotem Pfeil RAe 2/4 1001 Zürich HB – Laufenburg – Zürich HB; 10. Oktober, mit Ae 6/6 11402 Zürich HB – Arth-Goldau – Pollegio – Luino – Bellinzona – Arth-Goldau – Zürich HB. Weitere Informationen auf www.railaway.ch/erlebnisfahrten.



Foto: Klein

Am 4. September 2004 kommt bei Faido der Rote Doppelpfeil RAe4/8 1021 von Zürich HB in Richtung Bellinzona vorbei.

Zwischenhalt

■ **Die Deutsche Bahn AG** hat den Druck ihrer Kursbücher (Regionalausgaben und Gesamtausgabe) für den Jahresfahrplan 2007/2008 im Amtsblatt der Europäischen Union ausgeschrieben.

■ **Der Deutsche Städte- und Gemeindebund** hat die DB AG aufgefordert, Bahnhofsgebäude zum Nulltarif an die Kommunen abzugeben. „Das ist für die Gemeinden zumindest ein Anreiz und die Bahn wäre ein Problem los", sagte der Geschäftsführer des Landesverbandes Brandenburg. Er kritisierte, dass die DB AG bisher nicht den Kontakt zu den kommunalen Spitzenverbänden gesucht habe.

■ **Der Westbahnhof in Wien** soll ab 2008 zur „Bahnhofcity" mit Shoppingcenter umgestaltet werden, vereinbarten ÖBB und die ECE Bau- und Projektmanagement GmbH. Die ECE hat die Bahnhöfe in Köln, Leipzig und Hannover umgestaltet. Trotz des projektierten Hauptbahnhofes am Standort des jetzigen Südbahnhofes (MEB berichtete) behält der Westbahnhof seine Funktion in Richtung Westen.

■ **Die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm** ist laut EU-Kommission tauglich für Güterzüge mit bis zu 1000 Tonnen Last, wenn sie mit Scheibenbremsen ausgerüstet sind. Das ist der wesentliche Inhalt der Antwort auf die Anfrage E-5431/06 von MEP Michael Cramer (Grüne). Die Kommission weist zudem auf frei werdende Kapazitäten auf der bestehenden Strecke hin.

■ **Würzburg** soll bis 2012 einen neuen Personenbahnhof erhalten. Nachdem im Ergebnis eines Bürgerentscheides Ende 2006 eine Variante mit Einkaufszentrum scheiterte, wollen DB AG und Stadt Würzburg so rasch wie möglich an die Realisierung der neuen „Verkehrsstation" gehen. Ein neuer Personentunnel, die Verlagerung des benachbarten ZOB und die Sanierung der Empfangshalle aus den 1950er-Jahren sind jetzt die Schwerpunkte.

■ **Die Vogtlandbahn** und der ÖPNV-Zweckverband Vogtland wollen eine Direktverbindung München – Berlin über Hof – Leipzig einrichten. Die Vogtlandbahn betreibt ab Dezember diesen Jahres die Linien Oberstdorf/Lindau – München – Hof und orderte dafür elf Diesel- und vier E-Loks sowie 90 Reisezugwagen.

■ **Für die S-Bahn Stuttgart** gibt es insgesamt vier Bewerber, die ab 2011, spätestens 2013 in zwei Losen oder im Gesamtpaket den Betrieb für eine Laufzeit von 15 Jahren übernehmen wollen. Bis Mitte 2008 soll der neue Betreiber festgelegt werden.

■ **Von März bis Oktober** müssen Reisende auf der Strecke Erfurt – Würzburg erneut mit Bauarbeiten und Schienenersatzverkehr rechnen. In drei Zeitetappen und Teilabschnitten werden die Gleise für den Neigetechnik-Einsatz hergerichtet.

■ **Der Auslandsumsatz der deutschen Bahnindustrie** übertraf 2006 mit 4,6 Milliarden Euro erstmals den des Inlands (4,5 Mrd.). Das teilte Verbandspräsident Friedrich Smaxwill Mitte März in Berlin mit. Zugleich appellierte Smaxwill an den Bund, im Hinblick auf gekürzte Regionalisierungsmittel endlich für Planungssicherheit zu sorgen. Die Bahnindustrie habe ihre strategischen Hausaufgaben gemacht.

■ **Eine neue Tageskarte** bietet der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) seit dem 1. April an: Für 19 Euro kann eine Person an Werktagen ab 9, an Sams-, Sonn- und Feiertagen ab 0 Uhr bis 3 Uhr des Folgetages alle Verkehrsmittel des VBB nutzen. Allerdings treten im VBB-Gebiet auch Fahrpreisanhebungen in Kraft.

■ **Die Strecke Knappenrode – Horka/Grenze** soll bis Ende 2010 zweigleisig aus-



Foto: Graßmann

Die Hausbergbahn, die im Dezember 2006 neu eingeweiht wurde, hat seit dem 18. Februar 2007 an der Talstation wieder einen Haltepunkt. Jeden Sonntag fährt der „Classic-Ski-Express" direkt dorthin. Am Tag der Einweihung übernahm 103 245 den Eröffnungszug. Auf dem Weg zum Hp Hausberg überquert der Zug gerade die Loisach kurz vor Grainau.

PRIGNITZER EISENBAHN

Schienenbus-Einsätze bei der PEG

● Seit Mitte März 2007 kommen die beiden letzten einsatzfähigen Schienenbusse der Prignitzer Eisenbahn GmbH (T 11 und T 12) bis auf Weiteres nicht mehr zum Einsatz. Beide Fahrzeuge verbleiben aber als SPNV-Reserve im PEG-Fahrzeugbestand. Unterdessen wurden die nach Fristablauf abgestellten Schienenbusse T 1 und T 4 sowie der Steuerwagen S 1 verkauft; langfristig ist nach betriebsfähiger Aufarbeitung ein touristischer Einsatz auf den Prignitz-Strecken der PEG durch die Eisenbahn-Erlebnisfabrik GmbH aus Meyenburg angedacht.



Foto: Schumann

Am 3. März 2007 ist Schienenbus T 11 als DPE 86020 im Rahmen einer Charterfahrt von Pritzwalk nach Eberswalde bei Dessow (Strecke Neustadt – Neuruppin) unterwegs.

gebaut und elektrifiziert werden. Das ist Inhalt einer EU-weiten Ausschreibung der DB Projektbau GmbH.

■ **„Einfach-raus-Ticket"** heißt ein neues Angebot für alle Nahverkehrszüge in Österreich. Es kostet 28 Euro und gilt von Montag bis Freitag von 9 bis 24 Uhr, an Sonnabenden und Sonntagen ganztägig.

■ **Die Niederbarnimer Eisenbahn** (NEB) nimmt ab 16. April den 1998 stillgelegten Abschnitt Wensickendorf – Zehlendorf (bei Oranienburg) für drei Monate und auf eigene Kosten probeweise wieder in Betrieb. Dazu investierte die NEB rund 25000 Euro zur Ertüchtgung des 3,4 Kilometer langen Streckenabschnittes.

■ **Die Angel Trains Cargo** hat Bombardier beauftragt, neun TRAXX-Lokomotiven des Typs F 140 AC 2 zu bauen. Sie sollen von Mai bis November 2008 ausgeliefert werden und zwischen Österreich und Deutschland zum Einsatz kommen. Sie sind für 15-kV- und 25-kV-Wechselstromnetze ausgelegt.

■ **Die Vossloh AG** kauft den US-Weichenhersteller Pohl Corp. mit Sitz in Reading, Pennsylvania, und steigt damit in den amerikanischen Infrastrukturmarkt ein. Die Pohl Corp. ist der drittgrößte Anbieter dieser Branche in den USA.

MECKLENBURG-VORPOMMERN

Dreharbeiten

● Im März fanden am Stralsunder Hafen Dreharbeiten für das ZDF statt. Der Film handelt vom Ende des Passagierschiffes „Wilhelm Gustloff", das am 30. Januar 1945 durch einem Torpedotreffer in der Ostsee versenkt wurde. Der Eisenbahnverein „Hei Na Ganzlin" aus Röbel stellte in Zusammenarbeit mit der IG Bw Dresden-Altstadt die Eisenbahnausrüstung. So kam am 15. und 16. März 2007 89 6009 mit einem kurzen Filmzug zum Einsatz. Dem G-Wagen folgten drei mit Rettungsbooten beladene Wagen. Lok und Wagen sowie die Umgebung waren mit Kunstschnee überpudert.

Am 16. März standen mehrere Fahrten auf der fotogenen Klappbrücke über den Querkanal auf dem Programm. Diese Brücke war mit Flüchtlingen und Soldaten vollgestellt und wurde mit Schrittgeschwindigkeit befahren.



Foto: Rickelt

Bahnwelt Aktuell

? Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 22 CDs gewinnen.



Foto: Dollinger

● Ein Schutzengel tritt ab: Ende April ist ein Klassiker unter den Autozügen zum letzten Mal unterwegs. Bereits seit den 1960er-Jahren verbindet er Düsseldorf und München Ost, wobei er morgens am Rhein abfährt, um am frühen Nachmittag an der Isar anzukommen. Nach kurzem Rangieraufenthalt geht es dann auch direkt wieder zurück. In den 1980er-Jahren hatte er seine Blütezeit, als aus Kapazitätsgründen teilweise sogar zwei Züge täglich verkehrten: Voraus nur die Autotransportwagen, gefolgt von den Fahrgästen im zweiten Zug. Hohen Bekanntheitsgrad erlangte der Zug auch durch die eingesetzten Loks. Neben BR 111 der Düsseldorfer S-Bahn in Grau-Orange kam vor allem die Baureihe 103 zum Einsatz. Dieser Tages-Autozug war sogar eine der letzten Leistungen, die planmäßig noch im Jahr 2003 mit 103 bespannt waren. Bis zum 29. April 2007 ziehen nun noch abwechselnd 101 und 120 den Zug, der laut DB AG eingestellt wird, weil die Waggons ihr Lebensdauerende erreicht haben. Eine Beschaffung neuer Wagen sei wegen der Konkurrenz von Auto und Flugzeug sowie der Einstellung anderer Autozug-Verbindungen und der damit sinkenden Auslastung des bestehenden Wagenparks nicht rentabel. Wir wollen von Ihnen wissen, unter welchem Namen diese Autozug-Verbindung bekannt wurde?



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Mai 2007 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, VGB, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 22 Exemplare der CD „Herzklopfen, 22 aufregende Dampflok-Geräusche" verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Märzheft lautete „Die Mannheimer Adler sind ein Eishockeyclub der DEL." Gewonnen haben: Rapp, Roland, 78628 Rottweil; Steiner, Urs, CH-5012 Schönenwerd/Schweiz; Möbius, Anke, 06120 Halle/S.; Schötz, Robert, 93437 Furth i. Wald; Tröger, Rico, 01796 Pirna; Pilger, Gerda, 42549 Velbert; Marek, Erhard, 12487 Berlin; Unterholzner, Peter, 86356 Neusäß; Lüddemann, Harald, 13467 Berlin; Zitzelsberger, Rupert, 70374 Stuttgart; Mattes, Lothar, 67246 Dirmstein; Berken, Klemens, 58802 Balve; Richter, Wilfried, 08340 Schwarzenberg; Dörfler, Thomas, 94072 Bad Füssing; Liebscher, Gerda, 0871 Glauchau; Meuser, Christian, 34454 Bad Arolsen; Göbel, Anita, 37318 Lindewerra; Voigt, Jörg, 09435 Scharfenstein; Martin, Andreas, 09130 Chemnitz; Kitscha, Rolf, 45739 Oer-Erkenschwick.

EF ZOLLERNBAHN

01 519 sagt Servus

● Auf Abschiedstour befindet sich derzeit 01519. Die 1936 als 01186 bei Henschel gebaute Lok wurde 1964 im Raw Meiningen zu 01519 und als erste ihrer Baureihe mit Ölfeuerung ausgerüstet. Sie blieb erhalten und kam Mitte der 1990er-Jahre zu den Eisenbahnfreunden Zollernbahn (EFZ), die ihr mit viel Elan ein drittes Lokleben ermöglichten. Nun läuft aber Mitte Mai die Fahrwerksfrist ab und derzeit ist unklar, ob die Lok eine HU erhalten wird. Weitere Informationen zur Lok und ihren Abschiedsfahrten unter: www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de/Loks/01519.htm.



Foto: Mann

Am 20. Februar befand sich die Lok auf der Rückfahrt von Nordhausen nach Heilbronn, als sie die Stahlbrücke zwischen Rieneck und Schaippach im Sinntal in flotter Fahrt überquerte.

BW WEIMAR

Zuwachs: 118 578

● Die Fahrzeugsammlung des Thüringer Eisenbahnvereins e.V. im Bahnbetriebswerk Weimar erhielt am 26. Februar Zuwachs in Gestalt der DR-Großdiesellok 118 578. Sie war zuletzt in Eisenach abgestellt und soll äußerlich wieder hergerichtet werden. Erstmals wird die Lok zum Weimarer Eisenbahnfest am 26. und 27. Mai präsentiert. Schon einige Wochen vorher, am 21. April, veranstaltet der Thüringer Eisenbahnverein seine nun schon traditionelle Modellbahnbörse in der Thüringenhalle in Erfurt, geöffnet ist von 9 bis 15 Uhr.



Foto: Kloseck

Ende Februar sah 118 578 nach der Ankunft in Weimar erbarmungswürdig aus, doch bis zum Weimarer Eisenbahnfest wird sie herausgeputzt.



Foto: Kotzanek

Das Werk Dessau hat Ende 2004 aus dem Fundus des aufgelassenen Werkes Opladen die Speicher-Kleinlok 381 018-1 übernommen. Das 1938 bei Windhoff mit der Fabriknummer 403 gebaute Fahrzeug wurde in der Zwischenzeit gründlich überholt und modernisiert. Die Kleinlok ist die letzte als Regelfahrzeug zugelassene Lok auf deutschen Gleisen. Sie wird im leichten Verschub des Werkes aushelfen.



Foto: Gsänger

Am 20. März 2007 machten sich elf Loks der Baureihe V60 auf ihren letzten Weg zur Verschrottung nach Trier. Von Nürnberg Rbf bis Aschaffenburg waren die Loks in den LÜ-Zug FR 51046 eingestellt, der bis Lauda von 233 314 und ab dort von 225 809 bespannt wurde. Bei Hasloch am Main rumpelte der Trauerzug, gebildet aus folgenden Loks, vorbei: 364 862, 364 796 , 365 634, 365 125, 365 656, 365 142, 365 627, 364 881, 365 129, 365 226, 365 624.

NIEDERSACHSEN

Güterzug-Unfall

● Am 28. März entgleiste in Rotenburg (Wümme) um 12.17 Uhr ein Güterzug auf der Fahrt von Seelze nach Maschen. An der Bahnhofseinfahrt von Rotenburg sprang auf dem Durchfahrgleis neben Gleis 6 am Hausbahnsteig zunächst ein Güterwagen aus dem Gleis. Im Bereich des Bahnhofs wurde ein Gleisarbeiter, der neben dem vom verunglückten Zug benutzten Gleis arbeitete, von einer drei bis vier Kilogramm schweren Lagerschale getroffen. Die erste Weiche an der nördlichen Bahnhofsausfahrt hat der Zug noch überfahren, hinter der zweiten Weiche entgleisten dann neben einem Wohngebiet schließlich 19 von 42 Wagen. Ebenfalls beschädigt wurde die Fahrleitung. Da wegen des Unfalls die Strecke auf dem Abschnitt Rotenburg – Scheeßel gesperrt war, mussten Fernzüge teilweise weiträumig über Hannover umgeleitet und der Metronom abschnittsweise durch Busse ersetzt werden. Die EVB hat ihre Güterzüge von Bremen nach Hamburg ab Rotenburg über ihr eigenes Streckennetz über Zeven und Bremervörde nach Stade und von dort über die DB AG-Strecke nach Hamburg umgeleitet. Nach ersten Ermittlungen der Bundespolizei soll eine schadhafte Achse an einem der 19 entgleisten Güterwagen das Unglück ausgelöst haben. Die entsprechenden Teile des Güterwagens wurden sichergestellt und sollen genauer untersucht werden. Warum es nach dem Passieren des Bahnhofes zu dem folgenschweren Entgleisen der übrigen Waggons kam, ist noch nicht geklärt. Von der Bundespolizei wird nun untersucht, ob menschliches Versagen oder Materialermüdung zu dem Unglück führten.



Foto: Brüggemann

Mit Schienen- und Straßenkränen wurden die entgleisten Güterwagen geborgen.

BAHNWELT AKTUELL

Am 13. März 2007 ist die erste von zwei G 1000 in Saalfeld eingetroffen (angemietet von DB-Railion). Sie wird als 261 578 bei der DB geführt und soll sich auf der Strecke Saalfeld – Blankenstein beziehungsweise Ebersdorf-Friesau bewähren und spätestens im September die gute alte Baureihe 204 in den Ruhestand schicken.



Foto: Rainer Albrecht

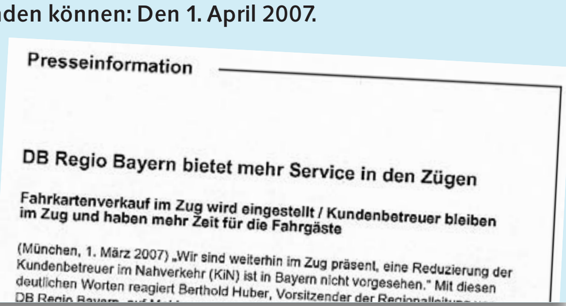
TOP UND FLOP

TOP: Vorbildliche Küste

In Schleswig-Holstein wurden seit dem Jahr 2000 16 Bahnhöfe wieder in Betrieb genommen oder neu eröffnet. Dort steigen heute werktags rund 3800 Menschen ein und aus. Rund ein Viertel von ihnen sei zuvor Auto gefahren. Die LVS (Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH) hat ausgerechnet, dass so rund 300 000 Autofahrten von durchschnittlich 40 Kilometern Länge eingespart wurden. Als Beitrag zum Klimaschutz werden so etwa 2700 Tonnen CO_2 jährlich eingespart. Die Fahrgastzahl liegt deutlich über der Prognose von 2600 Kunden. Die neuen Stationen kosteten insgesamt rund neun Millionen Euro. Die EVU nehmen durch die neuen Haltepunkte jährlich knapp 800 000 Euro zusätzlich ein, und die vermiedenen gesamtwirtschaftlichen Belastungen durch die eingesparten Autofahrten belaufen sich auf jährlich rund 4,3 Millionen Euro. LVS-Geschäftsführer Bernhard Wewers: „Nun können wir auch belegen, dass neue Bahnstationen zu Mehreinnahmen führen und gleichzeitig zu weniger Autoverkehr. Wir wollen auch weiterhin dort Bahnstationen neu errichten, wo das Fahrgastpotenzial dafür vorhanden ist."

FLOP: April bei DB Regio

Manchmal ist die DB AG zu ungewollter Selbstironie fähig (siehe Faksimile): Die Einstellung des Fahrkartenverkaufes im Zug wird bei DB Regio Bayern allen Ernstes als „mehr Service in den Zügen" verkauft! Marktforschungen (Frage an unsere Leser: Wer hat welche bemerkt?) hätten ergeben, dass der Kunde vor allem Information, Sicherheit und Sauberkeit wünsche und der Fahrkartenverkauf nur eine untergeordnete Rolle spiele. Künftig brauchen alle Bahnkunden vor Reiseantritt einen gültigen Fahrschein. Dass es auch anders geht, beweist einmal mehr die private Konkurrenz. Und einen besseren (Selbstironie – siehe Eingang) Starttermin für die neuen Regeln hätte DB Regio Bayern auch nicht finden können: Den 1. April 2007.



Presseinformation

DB Regio Bayern bietet mehr Service in den Zügen

Fahrkartenverkauf im Zug wird eingestellt / Kundenbetreuer bleiben im Zug und haben mehr Zeit für die Fahrgäste

(München, 1. März 2007) „Wir sind weiterhin im Zug präsent, eine Reduzierung der Kundenbetreuer im Nahverkehr (KiN) ist in Bayern nicht vorgesehen." Mit diesen deutlichen Worten reagiert Berthold Huber, Vorsitzender der Regionalleitung von DB Regio Bayern, auf M...

EBA

Neue Fahrzeugkennzeichnung

● Beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) wird seit 1. Januar 2007 das nationale Fahrzeugeinstellungsregister geführt, in den anderen EU-Mitgliedsstaaten sollen ebenfalls entsprechende Register eingeführt werden. Auf der Grundlage bestehender gesetzlicher Bestimmungen werden beim EBA neue Fahrzeugnummern für Fahrzeuge vergeben, die eine Inbetriebnahmegenehmigung erhalten, das heißt vorerst in der Regel, alle Neubaufahrzeuge. Ebenso ist beim EBA das entsprechende Fahrzeughalterkürzel vom Betreiber zu beantragen. Für Reisezug- und Güterwagen werden bestehende europaweite und UIC-Regelungen einschließlich der zwölfstelligen Fahrzeugnummer übernommen. Triebfahrzeuge und -züge tragen künftig ebenfalls eine zwölfstellige Fahrzeugnummer an den Seitenwänden, diese beinhaltet neben der ersten Ziffer (immer die 9 = selbstfahrend), den Fahrzeugtyp einschließlich spezifischer Prämissen, Ländercode, Bauartbezeichnung, laufende Nummer und Prüfziffer. Ebenfalls angebracht werden muss die Länderkennung (D = Deutschland) sowie das Halter-Kurzzeichen des Eigentümers. Die Kennzeichnung darf höchstens zwei Meter über Schienenoberkante angebracht sein, die Schrift muss ohne Serifen sein und eine Zeichenhöhe von mindestens 80 Millimetern haben. Bei der Bauartbezeichnung werden bisherige Baureihen- und Typbezeichnungen von Herstellern beziehungsweise Betreibern möglichst berücksichtigt, während bei künftigen Bauarten in Abstimmung mit dem Hersteller durch das EBA die Bauartbezeichnung festgelegt wird. Auch bei Fahrzeugumbauten entscheidet das EBA über die Fahrzeugnummern, wenn es etwa nicht mehr der Ursprungsbaureihe angehört. NE-Fahrzeuge sollen bei Bestandsübernahme entsprechend ihres Fahrzeugtyps dieselbe Bauartbezeichnung erhalten, bei Nichtvorhandensein im Register legt ebenfalls das EBA die Bauartbezeichnung fest. Der Aufbau und die Übernahme des Bestands aller deutschen Bahnbetreiber in das nationale Fahrzeugeinstellungsregister wird mehrere Jahre in Anspruch nehmen.



Foto: Mike Heger

Die fabrikneue Bombardier-185 285 wurde von Kassel nach Mannheim am 6. März 2007 überführt und zeigt die vom EBA im nationalen Fahrzeugeinstellungsregister festgelegte Fahrzeugnummer.

ÖSTERREICH

Messfahrten mit Reihe E 186

● Die E 186.127 aus der für die polnische Staatsbahn PKP bestimmten Lieferserie 186.126 – 135 f absolvierte Ende Januar Störstrom-Messfahrten auf der Nordbahn. Der Hersteller Bombardier will für diese Reihe eine Österreich-Zulassung erhalten. Die E186 ist eine Mehrsystemlok für 1,5kV- und 3kV-Gleichstrom, sowie 15,7kV/16,7Hz- und 25kV/50Hz-Wechselstrom. Sie soll hauptsächlich im grenzüberschreitenden Güterverkehr eingesetzt werden. Nach Beendigung der Störstrommessungen wurde sie als Vorspannlok vor Güter- und IC-Zügen eingesetzt.



Foto: Haslebner

E 186.127 und 1116.135-3 mit Zug IC534 (Villach – Wien) passieren Judenburg am 1. Februar 2007.

HARZER SCHMALSPURBAHN

Hoher Besuch



Foto: HSB

Dr. Fadlabi (links), Generaldirektor der Sudan Railways Corporation, verfolgt interessiert die Verladevorgänge in Nordhausen.

● Die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) erhielten am 16. März 2007 Besuch vom Dr. Hamza Mohamed Fadlabi, Generaldirektor der Sudan Railways Corporation. Er und sein Vorstandsteam ließen sich von Experten der HSB Verladevorgänge von normalspurigen Güterwagen auf schmalspurige Rollböcke in Nordhausen vorführen. Die Delegation befindet sich auf Europareise, um Anregungen für den Bau einer neuen Bahnstrecke zwischen Port Sudan und der Hauptstadt Khartoum zu sammeln. Das Land muss sich entscheiden, ob die neue Strecke in der bisherigen Kapspur (1067 Millimeter) oder Normalspur (1435 Millimeter) ausgeführt wird. In diesem Zusammenhang stehen technische Lösungsmöglichkeiten für Schnittstellen zwischen Normal- und Schmalspurbahnen im Fokus, um im Falle der Normalspur eine Verknüpfung zum bestehenden Schienennetz zu gewährleisten. Die HSB verfügen über einschlägige und langjährige Erfahrungen. Dr. Fadlabi und die Vorstandsmitglieder zeigten sich von der Demonstration der Verladevorgänge und den Erläuterungen der HSB-Experten beeindruckt. „Wir haben sehr wertvolle Erkenntnisse für unser Projekt gewonnen und danken den HSB für die wegweisende Demonstration ihrer modernen Logistik", sagte der sudanesische Bahnchef.



Foto: Dollinger

185 152 von Railion trägt ein neues Werbekleid. Als Zug 60060 bringt sie nagelneue Audis von Ingolstadt nach Emden. Sie wirbt inzwischen für die K+S (Kali + Salz) AG.

Bahnwelt Aktuell


Foto: Dollinger

Die Rheinbraun Brennstoff GmbH (RBB) arbeitet künftig enger mit der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) zusammen. Das dokumentiert diese HGK-E-Lok, die mit Motiven der RBB-Marken Heizprofi, Grillprofi und Naturprofi beiderseitig beklebt worden ist.

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Treffen

● Am Wochenende 17./18. März 2007 war am Nord-Ostsee-Kanal in Kiel eine auch an diesem Ort ungewöhnliche Parade unterschiedlicher Loks aus Kiel zu sehen. Zu der schon längere Zeit betriebsunfähig abgestellten Lok Nr. 1 vom MaK-Typ 450 C der Seehafen Kiel (SK) gesellten sich die DE 2700-05 (Siemens 30009/1996) der Nord-Ostsee-Bahn (NOB) als Vertreterin der 1996 für den Norwegeneinsatz gebauten dieselelektrischen Di 6 sowie die fabrikneue Vossloh-5001648 der dieselhydraulischen Typenreihe G 1206 der Leasinggesellschaft Mitsui Rail Company Europe (MRCE). Während die NOB-DE 2700-05 aufgrund von bevorstehenden Instandhaltungsarbeiten unter den Kanalbrücken weilte, half die schwarze MRCE-5001648, die auch für den Einsatz in den Niederlanden vorgesehen ist, kurzfristig als Mietlok bei SK aus.


Foto: Krause

Am 18.03.2007 gaben sich MRCE-5001648, NOB-DE 2700-05 und SK-Nr. 1 am Nord-Ostsee-Kanal in Kiel ein Stelldichein.


Foto: Piplack

In Duisburg-Ruhrort-Hafen wartete am 15. März 2007 Lok 6431 „Antonius" der Railion Niederlande auf ihren Transport nach Cottbus. Sie ist defekt und wird als erste Maschine dieser Bauart im brandenburgischen Bahnwerk repariert. 294 167 nahm sie an den Haken und brachte sie auf ein anderes Gleis, von wo aus die Überführung starten soll. Ein Mitarbeiter vom Werk Cottbus begleitete die Aktion.

HESSEN

Zugänge

● Einige Triebfahrzeugzugänge verzeichneten die Eisenbahnfreunde Wetterau in den vergangenen Monaten. Während eine MaK-450C im Außenbereich abgestellt ist, wird die ehemaligen OHE-281 (Mak-650D) aufgearbeitet. Ebenfalls in Bad Nauheim-Nord ist die ehemalige Werklok 2 der Daimler Benz AG (Werk Sindelfingen). Sie gehört einem Vereinsmitglied. Bereits seit 12. Februar 2007 wird im Holzverkehr zwischen Griedel und Münzenberg die den Eisenbahnfreunden gehörende Lok 4 (ehemals Kali + Salz AG Standort Wintershall) eingesetzt. Das Triebfahrzeug vom Typ ML440C wurde 1957 bei Krauss-Maffei in München gebaut. Es ersetzt die bisher für diesen Verkehr ebenfalls genutzte V36 (Lok 2), die weiterhin betriebsfähig vorgehalten wird.


Lok 4 bei der Überführung einer mit Holz beladenen Wagengruppe nach Gambach vor dem ehemaligen Empfangsgebäude des Bf Ober Högern am 6. März2007
Foto: Mike Heger

Der Schwellenleger

Ultra, Mega, Giga

● In Australien gibt es sogenannte „Road Trains", Lastkraftwagen mit zwei Anhängern, die Güter auch in die entlegensten Teile des fünften Kontinents bringen. In Skandinavien gibt es Lastzüge mit zusätzlichen Anhängern, die zwar nicht Wüsten, aber ebenso wenig besiedeltes Wald- und Tundragebiet erschließen; und weder dort noch auf der Südhalbkugel würde eine Eisenbahn Sinn haben. Sollte, was den „Aussis" und den Skandinaviern Recht ist, den Deutschen nicht auch bilig sein? Das wollte Verkehrsminister Tiefensee wissen und sein Ministerium gab zwei Studien in Auftrag: So genannte Gigaliner, Lastzüge mit 25 Metern Länge und bis zu 60 Tonnen Gesamtmasse, sollten in einem Versuch ihre Tauglichkeit für deutsche Straßen zeigen. Beide Studien liegen vor, und der Minister persönlich kommt zu dem Schluss: „Die Ergebnisse dieser Studien bestätigen und vertiefen meine Skepsis." Erhebliche Investitionen wären nötig für die Verstärkung vieler Brücken und die Vergrößerung von Autobahnparkplätzen; Fragen der Verkehrssicherheit stellen sich zusätzlich. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen unterstützt den Minister und fordert ihn auf, eine geplante Änderung der Straßenverkehrszulassungsordnung und einer EU-Richtlinie nicht zuzulassen. Auf „Großwildjagd" der besonderen Art geht die Allianz pro Schiene: Sie sucht die beste Aufnahme eines Versuchs-Monster-Trucks und prämiert dies mit 300 Euro. Das ist Giga-Genial!


Foto: Molle

Auf der Strecke Fröttstädt – Friedrichroda fahren normalerweise nur die „Walfische" der BR 641. Am 13. März war 232 541 mit einem Funkmesswagen unterwegs und sorgte für Abwechslung im Betriebsalltag. Zweck solcher Messfahrten ist das Aufspüren von Funklöchern.

SANIERUNG

Laufacher Baustellendienst

● An den beiden Wochenenden 10./11. und 17./18. März 2007 wurden im bekannten Bahnhof Laufach am Fuß der Spessartrampe Weichenbauarbeiten durchgeführt. Aus diesem Grund konnten die dort stationierten Schiebeloks nicht ihren gewohnten Stammplatz am Lokstutzen anfahren. Auch die in Laufach stationierte 1020.041 der Mittelweserbahn musste ihren Platz räumen und mit ihren beiden Railion-Kolleginnen in den Aschaffenburger Güterbahnhof umziehen. Wegen vorbereitender Arbeiten geschah dies bereits am 7. März. Von dann ab wurden alle Güterzüge bereits ab Aschaffenburg mit festgekuppelter Schiebelok und höchstens 80 km/h bis Heigenbrücken oder Wiesthal nachgeschoben. Mit Abschluss der Bauarbeiten in Laufach ist nun wieder Normalität eingekehrt, die Loks sind wieder in Laufach stationiert. Die Bauzüge zog unter anderen auch die seit zwei Jahren von der Nordbayerischen Eisenbahn (nbe) eingesetzte altrote 212 089. Die Lok wurde jedoch Anfang November 2006 an die Bayerische Oberlandbahn (BOB) verkauft und dort als V 126 eingereiht. Inzwischen mietete die nbe die Ex-DB-V 100 zurück und setzt sie im Bauzugdienst ein.



Foto: Armin Schmutz

Vom 17. Juli bis 22. August 2007 präsentieren die „thunerSeespiele" das Musical „Les Misérables". Wie bereits für die zwei früheren Musicals „Miss Saigon" im Jahr 2005 und „Elisabeth" im Jahr 2006 ließ die BLS AG wiederum die Lok Re 465 003 entsprechend bekleben. BLS ist einer der Hauptpartner der „thunerSeespiele". Re 465 003 fährt mit RE-Zug Neuenburg – Bern kurz vor Kerzers am 22. Februar 2007.


Foto: Mann

V 126 der BOB rangierte in Laufach am 10. März die mit Sand und Neuschotter gefüllten Zweiseitenkipper in den Zugpausen zur Baustelle.

BAHNWELT AKTUELL

FERNVERKEHR

Pseudosandwich bei EN 352/353 „Johannes Keppler“



Foto: Mike Heger

Am 5. März 2007 überführte 115 323 den Leerzug des EN 352 von Wiesbaden nach Frankfurt-Griesheim, während am Zugschluss 115 152 mitlief.

● Mit Beginn des Fahrplanwechsels wurde der EN 352/353 von Prag nach Frankfurt (Main) bis Wiesbaden verlängert und über Dresden statt Nürnberg geführt. Zum Einsatz kommen Triebfahrzeuge von DB Autozug der Baureihe 115 (Kasten- und Bügelfaltenbauart). Wegen der Kopfbahnhöfe in Frankfurt und Wiesbaden muss jeweils die Traktionsrichtung geändert und umgespannt werden. Zur Reduzierung des Rangieraufwandes in Wiesbaden und Frankfurt verbleibt beim EN 352 in der Regel das bis Frankfurt führende Triebfahrzeug am Zugschluss und wird bis Wiesbaden abgebügelt mitgeschleppt. In Wiebaden übernimmt dann dieses Triebfahrzeug die Überführung des Leerzuges 78373 zur betrieblichen Behandlung nach Frankfurt-Griesheim, wobei wiederum das vorher von Frankfurt aus führende Triebfahrzeug ohne Traktion mitläuft. Nur an Samstagen verbleibt die Zuglok des EN 352 in Frankfurt, da zur Zeit aus umlauftechnischen Gründen für die Überführung nach Frankfurt ein Triebfahrzeug der Baureihe 181.2 genutzt wird. In der Gegenrichtung erfolgt die Verfahrensweise bei der Überführung des Leerzuges 78365 von Frankfurt nach Wiesbaden und dann als EN 353 nach Frankfurt analog.

DEUTSCHLAND/POLEN

East West Railways

● Die Railion Deutschland AG und die polnische PCC Rail SA wollen ein gemeinsames Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Namen „East West Railways Sp. z o.o.“ (GmbH) mit Sitz in Breslau (Wroclaw) gründen. Das Unternehmen soll die erforderlichen Lizenzen und Sicherheitsbescheinigungen für Deutschland und Polen erhalten und im jeweiligen nationalen sowie grenzüberschreitenden Güterverkehr tätig sein. Bis zum Jahresende erhält die „East West Railways“ zirka 20 Diesellokomotiven der Railion-Baureihe 232, die speziell für das Streckennetz in Polen angepasst werden. Railion-Chef Dr. Klaus Kremper sagte: „ Ergänzend zur guten Zusammenarbeit mit der polnischen Staatsbahn PKP wird das neue Unternehmen durch flexible und qualitativ hochwertige Leistungsangebote neue Marktpotentiale erschließen.“



Foto: F. Heilmann

Die Ex-Railion-Loks 232 079, 411 (Bild), 294 und 356 wurden im Werk Cottbus für die PCC Rail SA hergerichtet. So werden auch die „East West“-Lokomotiven aussehen.

UNGARN

Stilllegungswelle



Foto: David

Bahnhof Kisbér: Bzmot 231 verkehrt als Personenzug zwischen Pápa und Tatabánya am Vormittag des letzten Betriebstages. Das Transparent „megcsináltuk“ an der Stirn bedeutet „Wir haben´s gemacht“ und galt als Protest, denn die jetzige Regierung verwendete denselben Slogan während ihrer Wahlkampagne, in der sie versprach, die Bahn weiterzuentwickeln.

● Am 14. März 2007 wurde der Bahnverkehr in Ungarn auf 14 Nebenbahnen wegen zu geringen Fahrgastaufkommens bis auf Weiteres eingestellt. Stattdessen fahren jetzt Busse, die aber wegen des schlechten Zustands der Straßen oft längere Fahrzeiten benötigen. Überdies müssen die Reisenden wegen unterschiedlicher Tarifbestimmungen teilweise auch höhere Preise hinnehmen. Der Güterverkehr wird hier und da noch aufrechterhalten. Großer Verlierer der Stilllegungen ist die Stadt Pápa, wo auf zwei Linien keine Züge mehr fahren: Kursbuch-Linie Nr. 14 Pápa – Csorna und Nr. 13 Pápa – Környe. Voraussichtlich wird gegen Ende des Sommers 2007 auf weiteren 14 Linien der Personenverkehr eingestellt.

ZEITREISE

Wo die Ruhr den Rhein trifft

Als am Abend des 12. Juni 1984 ein Sonderzug die Duisburger Schülerinnen und Schüler von einem Tagesausflug aus Iserlohn wieder in den Heimatbahnhof von Duisburg-Ruhrort gebracht hatte, konnten die Lehrer ihren Schülern noch einen richtigen Bahnhof zeigen. Mehrere Gleise, Bahnsteige, Weichen, Signale, ein Stellwerk und ein intaktes, mit Personal besetztes Empfangsgebäude gaben das typische Bild eines kleinen Bahnhofes im Ruhrgebiet zur Zeit der Bundesbahn wieder. Der Duisburger Stadtteil Ruhrort liegt dort, wo die Ruhr in den Rhein mündet. Ein Ort, an dem aufgrund der verkehrsgünstigen Lage der größte Binnenhafen der Welt entstand. Im 18. Jahrhundert wurde Ruhrort zum Hauptankerplatz der Ruhrschifffahrt und wo es eine solch große Menge an Fracht zu verladen gibt, errichtete die Bergisch-Märkische Eisenbahn im Jahre 1867 auch eine Eisenbahnstrecke mit Personenbahnhof. Arbeiter für den Hafen und das nahegelegene Stahlwerk wurden zu Tausenden täglich mit Zügen nach Ruhrort befördert. Der Puls des Industriezeitalters schlug dort Tag und Nacht. Doch so viele Menschen wie auf dem Bild mit dem Schülersonderzug hat der kleine Kopfbahnhof wohl seit Jahrzehnten nicht mehr gesehen. Die seit den 1970er-Jahren abnehmende Bedeutung von Kohle und Stahl führte zu neuen wirtschaftlichen Aktivitäten im Hafen. Aus dem Bahnhof ist längst ein kleiner Haltepunkt geworden. Ein Gleis, ein kleiner Zweckbahnsteig und ein zerschundenes ehemaliges Empfangsgebäude zeigen sich heute den Fahrgästen, die mit den modernen Talent-Triebwagen der Prignitzer Eisenbahn in Ruhrort ankommen. Auf dem Gelände, auf dem sich einst die vielen Bahnhofsgleise befanden, soll demnächst ein 4000 Quadratmeter großer Einkaufspark mit 260 Parkplätzen entstehen. Ein Besuch des Ruhrorter Binnenschifffahrtsmuseums oder ein Spaziergang in den nahen Rheinwiesen ist dann wohl eher zu empfehlen. Von einem echten Bahnhof werden dann auch die letzten Spuren verschwunden sein.



1984

Es war die Rückkehr von einem Schüler-Tagesausflug, und doch zeigt das Motiv in Duisburg-Ruhrort mehr als nur die 221 131.



2006

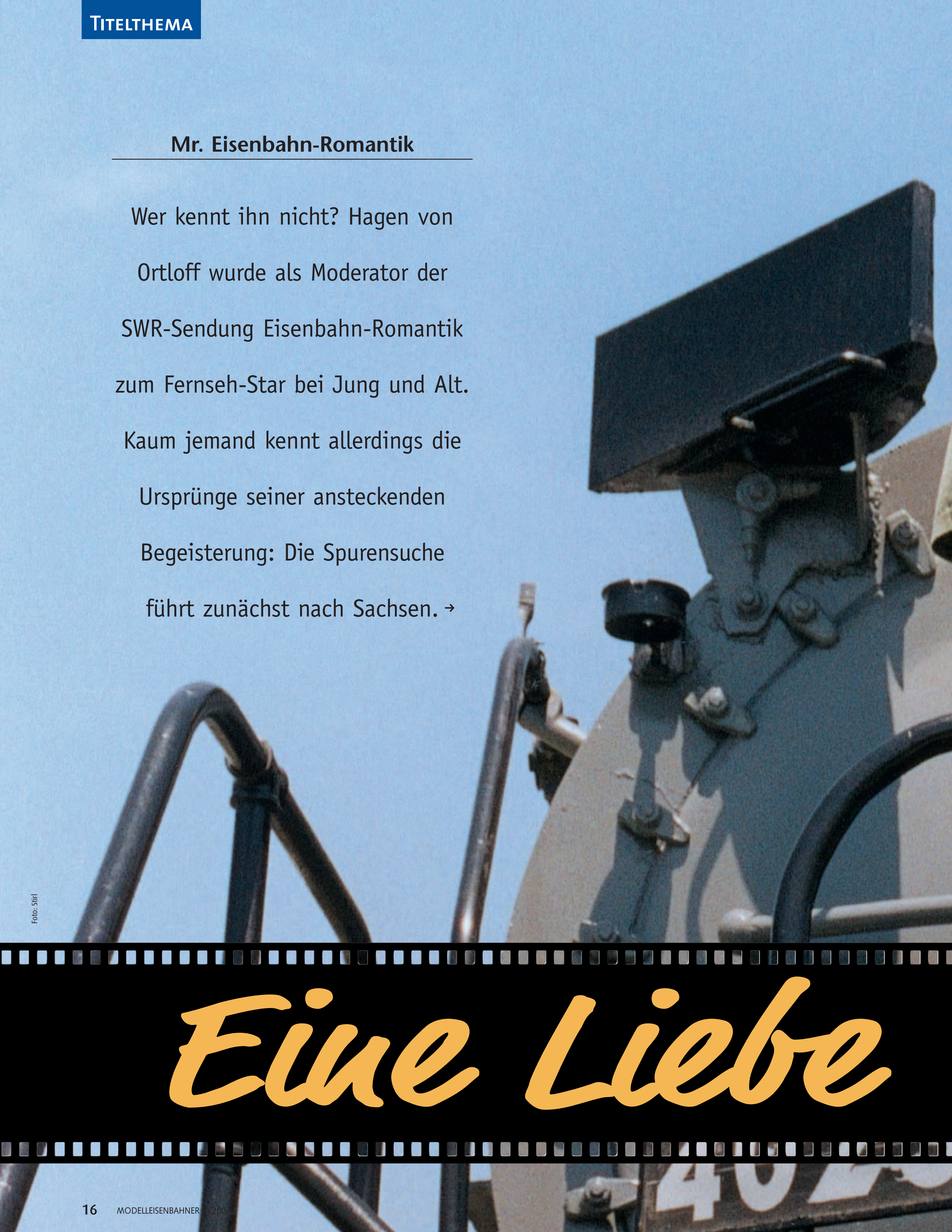
Traurige Reste eines einst viel benutzten Bahnhofes zeigen sich heute. In naher Zukunft soll ein Einkaufspark hier entstehen.

Fotos: Hubrich



Foto: Henschel

Die MEG-804 (Ex-156 004) verkehrt zwei- bis dreimal im Monat mit einem Containerzug nach Neuss. Damit sind die Ex-DR-Prototyploks auch im Westen der Republik zu sehen. Am 21. Februar war die Lok mit 42 406 von Plock nach Neuss bei Kamen unterwegs (KBS 415).

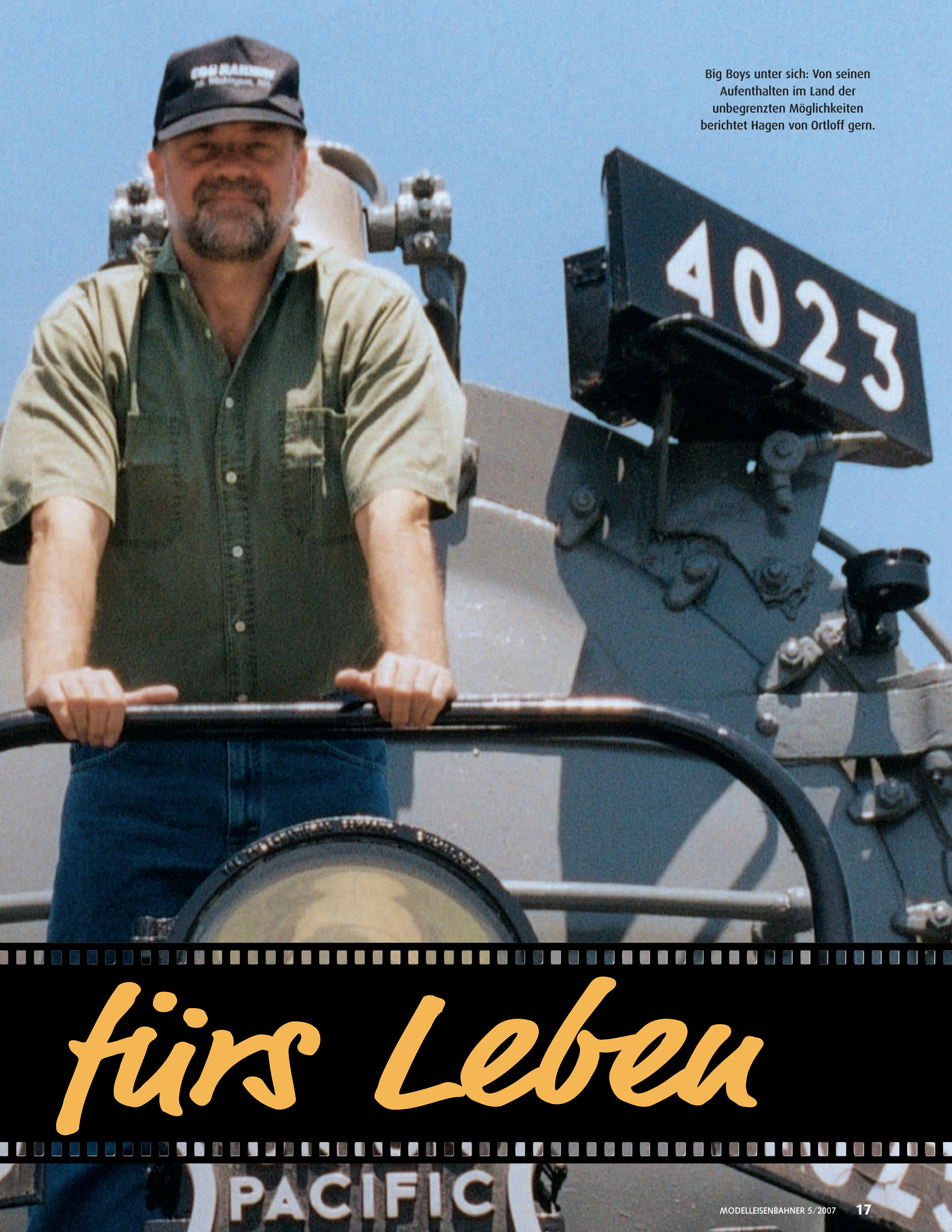


Mr. Eisenbahn-Romantik

Wer kennt ihn nicht? Hagen von Ortloff wurde als Moderator der SWR-Sendung Eisenbahn-Romantik zum Fernseh-Star bei Jung und Alt. Kaum jemand kennt allerdings die Ursprünge seiner ansteckenden Begeisterung: Die Spurensuche führt zunächst nach Sachsen. →

Foto: Stirl

Eine Liebe



Big Boys unter sich: Von seinen Aufenthalten im Land der unbegrenzten Möglichkeiten berichtet Hagen von Ortloff gern.

fürs Leben



Schon im Kindergartenalter befasste sich Klein-Hagen mit der Eisenbahn.



Foto: Hagen von Ortloff

Hier begann für den kleinen Hagen der Ernst des Lebens: Polytechnische Oberschule mit angeschlossener Grundschule.



Einschulung: Stolz hält der frischgebackene Erstklässler, den Ranzen geschultert, seine Schultüte im Arm.



Die Zeidler-Holzeisenbahn steht ganz oben auf Hagen von Ortloffs Wunschliste.

Fotos (5): Slg. Hagen von Ortloff

Wenn in den dritten Fernsehprogrammen die Zuschauerquote nach oben schnellt, ist nicht selten Hagen von Ortloff die Ursache. Und wenn sonst aufgeweckte Zeitgenossen und -genossinnen einen halben Tag mit leicht verquollenen Augen durch die Gegend laufen, kann man ziemlich sicher sein, dass mal wieder eine lange Nacht der Eisenbahn-Romantik auf dem Programm stand.

Wie kein Zweiter versteht es Hagen von Ortloff, seit nunmehr über 15 Jahren, seine stetig wachsende Fan-Gemeinde für die kleine wie die große Welt der Eisenbahn zu begeistern: Informativ, aber stets mit einem Augenzwinkern, kompetent, aber nicht belehrend, mit sparsamer Gestik und doch voll innerer Spannung, dazu der unverkennbare Zungenschlag aus dem Ländle. Diese unnachahmliche Mischung ist zumindest ein Teil des Erfolgsgeheimnisses des Moderators.

Ein liebenswerter Schwabe eben!? Denkste: „Ich bin ein DDR-Kind, ein Sachse, und ich bleib´ das bis zu meinem Lebensende, auch wenn ich unterdessen schon seit 47 Jahren in Schwaben wohne", lautet das überraschende Bekenntnis des noch 57-Jährigen, der sich gern und lebhaft an seine Kinderzeit im anderen Deutschland erinnert.

Wir sitzen in Hagen von Ortloffs Rummelshausener Studierstube im Souterrain. Eng ist´s hier, aber gemütlich. Bücher füllen die Regale, im Wettstreit um Stellplätze mit dem einen oder anderen Modellbahn-Objekt. Jede freie Fläche einschließlich der Decke wird von Erinnerungsstücken in Beschlag genommen. An der Wand entdecke ich ein Bild vom Großen Hecht, der legendären Straßenbahn der Linie 11, auf der Elbbrücke vor dem Altstadtpanorama Dresdens.

Ach ja, Elbflorenz: „War er nicht erst vor kurzem, der 750. Geburtstag?", sinniert Hagen von Ortloff. Und, mit durchaus ähnlichen Erinnerungen, stellen wir gemeinsam fest, wie schnell doch ein halbes Jahrhundert ins Land gegangen ist.

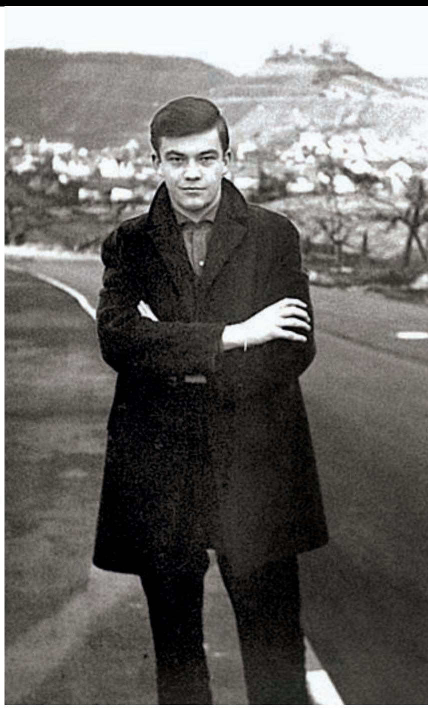
Hagen von Ortloffs Geburtsstadt ist Zwickau, aber aufgewachsen ist er in Dresden. „Bei der Großmutter", wirft mein Gegenüber ein und blättert ge-

„Personalbescheinigung zur Übersiedlung": Alles andere als Familienstand „ledig" wäre sicher höchst ungewöhnlich gewesen.



Name: von Ortloff
Vorname: Hagen
Geboren am: 15.05.1949
Geboren in: Zwickau
Wohnort: Dresden-N.23
Straße: Erfurter Str.1
Familienstand: ledig
Ausstellungsort: Dresden
Ausstellungsdatum: 14.04.60
Gültig vom: 14.04.60
bis: 16.04.60

„Ich bin Sachse, auch wenn ich schon seit 47 Jahren in Schwaben wohne"



Als junger Mann: Recht verschlossen schaut er.



Sportlich: 2001 wird Hagen von Ortloff mit der 4x100-Meter-Staffel der LG Kernen württembergischer Meister.

dankenvoll in einem alten Fotoalbum, das Momentaufnahmen aus dem ersten Lebensjahrzehnt in der weltberühmten Barockstadt Augusts des Starken bewahrt.

Bei der Großmutter? Ein Waisenkind etwa?

„Meine Eltern sind 1953 aus der DDR geflohen“, erklärt Hagen von Ortloff, fährt fort: „Sie wollten mir die Zeit im Flüchtlingslager ersparen, deshalb wurde ich im zarten Kindesalter in die Obhut meiner Großmutter gegeben.“

Eher unbewusst verfällt der 57-Jährige in die Leidensform. Doch die Situation – Hintergrund Enteignung und drohende Verhaftung des Vaters – war sicher nicht einfach zu verkraften für einen damals nicht einmal Vierjährigen.

Doch wir wollen die Uhr noch ein knappes Jahr weiter zurückdrehen.

„Ich kann mich daran erinnern, dass mir meine Mutter mal gesagt hat, dass meine Patentante ihr Geld gegeben habe und ich dürfte mir im Spielwarengeschäft aussuchen, was ich wolle“, erinnert sich Hagen von Ortloff, meint, das müsse so Ende 1951 oder Anfang 1952 gewesen sein.

Und, wir ahnen es schon, worauf fiel die Wahl von Klein-Hagen?

„Ich habe mir die kleinste Eisenbahn ausgesucht, die es überhaupt gab; die bestand aus einer Lok mit Tender und drei Wagen und war vielleicht fünf Zentimeter lang. Ich habe sie auch abends im Bett nicht aus der Hand gegeben!“

Täusche ich mich, oder leuchten von Ortloffs Augen nicht selbst nach so vielen Jahren ein wenig?

Der Eisenbahn-Virus hatte also zugeschlagen. Kein Gedanke an den dermaleinstigen Wetterfrosch, gar an Zwerg Kunold aus dem Abendschau-Kitschmuseum →

Foto: SDR



Hagen von Ortloff als Zwerg Kunold: Das Südfunk-Fernsehen gewährte dem Abendschau-Gnom Unterschlupf.



Oft kopiert, doch nie erreicht: Hagen von Ortloff als pfiffiger Wetterfrosch des SDR.

Foto: SDR



Gesucht wird? SDR-Ausweis 1986.

Das Öchsle wurde zum Wahrzeichen der Eisenbahn-Romantik-Sendungen.



Foto: SDR



Foto: Slg. Hagen von Ortloff

Ehrung für den Hauptpreisträger Hagen von Ortloff beim Journalistenwettbewerb 1987/88 „Entdeckt die Welt des Spiels".



Foto: SWR

Eisenbahn Romantik

Das ER-Team: Hagen von Ortloff, Susanne Mayer-Hagmann, Alexander Schweitzer, Bettina Bansbach, Ione Scheuble-Karbach.

des Südfunks Stuttgart, wenngleich dieser Zipfelmützenträger mit sechsfacher Übergröße durchaus kindliche, wohlgemerkt nicht kindische, Züge trägt.

Doch halt, wir waren eigentlich bei den (früh)kindlichen Schlüsselerlebnissen und nicht bei den witzigen Einfällen des späteren Fernsehmanns.

Eigentlich sollte Hagen von Ortloff nachkommen, sobald sich die Eltern im Westen eingelebt hatten. „Niemand konnte ahnen, dass dabei sieben Jahre ins Land gehen sollten", der Vater zweier Söhne, seit 25 Jahren glücklich mit seiner Jutta verheiratet, hält kurz inne: „Doch gerade in dieser Zeit sollten meine Vorlieben für dampfende und elektrische Verkehrsmittel endgültig geweckt und für ein ganzes Leben festgelegt werden!"

Von der großmütterlichen Wohnung in der Dresdner Neustadt, Erfurter Straße 1, Ecke Alexander-Puschkin-Platz, hatte der Steppke einen guten Ausblick auf die Leipziger Straße, wo die Straßenbahnen der Linien 4 und 5 nach Radebeul und Weinböhla fuhren. „Wir fuhren öfter mit der 4, dem kleinen Hecht, zum anderen Endpunkt Kleintzschachwitz, oder mit der 5 nach Pillnitz", weiß Hagen von Ortloff noch ganz genau und dass es dann zurück mit einem Dampfschiff der Weißen Flotte ging: „Ich bin mit jedem der 16 Schiffe, am liebsten aber mit der Leipzig oder der Dresden wegen ihrer dicken Schornsteine gefahren, kannte alle Namen und das Fassungsvermögen eines jeden Dampfers."

Aha, da reifte wohl schon der Berufswunsch Kapitän heran?

„Mitnichten", lacht der schwäbische Sachse: „Da gab´s ja auch noch den anderen Endpunkt der Linie 4, nämlich Radebeul, und da sind wir ab und zu am Weißen Ross umgestiegen in die Schmalspurbahn Richtung Schloss Moritzburg und Radeburg und durch den Lösnitzgrund gefahren." Andere Bahnreiseziele, „die ich mit meiner Oma anfuhr", waren Königstein vom Hauptbahnhof aus, Schmorkau oder Kamenz vom Neustädter Bahnhof. „In Erinnerung sind mir die Abteilwagen, bei denen man immer froh war, wenn man einen Platz ergattert hatte", lä-



Hat auch nicht jeder, einen Namenszug (NZ) von Stuttgart nach Hamburg-Altona.



Foto: Schumacher

Voll in Aktion in Oberschwaben: HvO mit RioGrande-Kameramann Joachim Schmidt beim Jubiläum „90 Jahre Öchsle" (1991).

„Mit fünf Jahren war ich mir sicher, dass ich Lokführer werden wollte!"

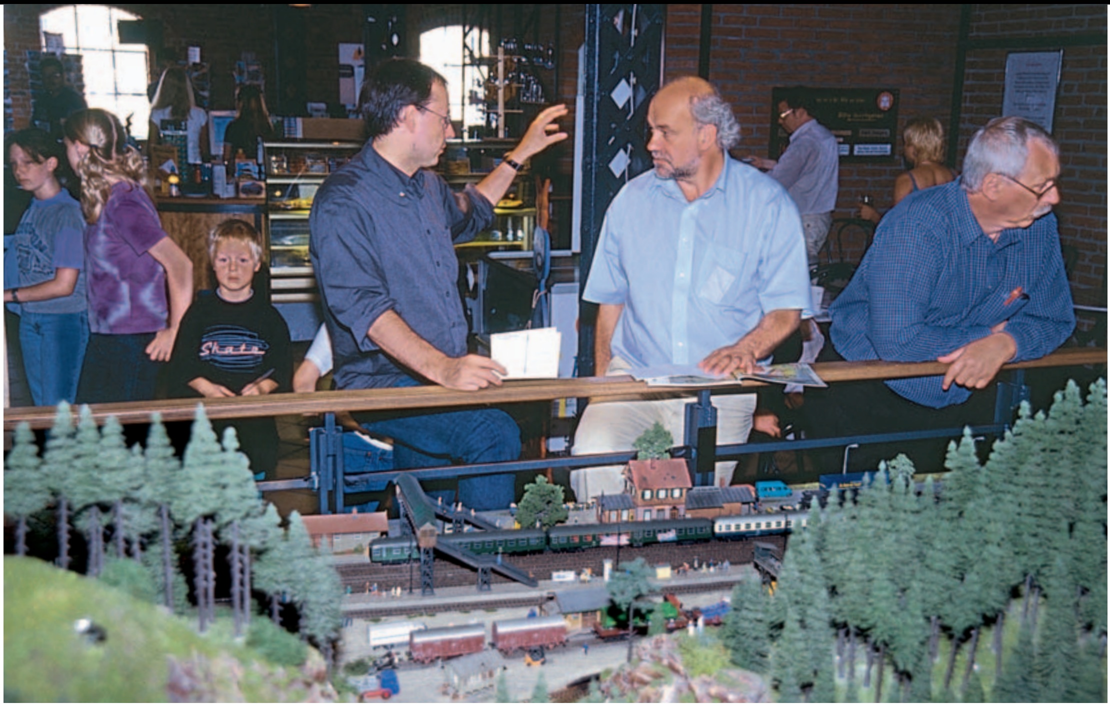


Foto: Stirl



Foto: Slg. Hagen von Ortloff

Zurück zu den Wurzeln: Die zweite Leidenschaft schon in Kindertagen waren die Elb-Schaufelraddampfer.

Häufiger Gast bei Freddy Braun (lks.) ist Hagen von Ortloff seit dem Start des Miniatur-Wunderlands Hamburg.



Vor allem alte Eisenbahnbücher haben es ihm angetan.



Fotos (2): Haucke

Die erste Modelllok: Märklins TM 800 ist ein Stück Kindheit.

chelt Hagen von Ortloff fast ein wenig wehmütig, wobei – wir sprechen den Gedanken gleichzeitig aus – sich in dieser Hinsicht bei der modernen Bahn wenig geändert hat.

Vorwärts in die Vergangenheit!

„Bereits mit fünf Jahren war ich mir sicher, dass ich Lokführer werden wollte", nimmt Hagen von Ortloff den Erzählfaden wieder auf, „und zwar Dampflokführer; etwas anderes kam nicht in Frage!"

Folgerichtig gestaltete sich auch die Einschulung, die damals noch mit einer Prüfung der Schulreife einherging: „Mir wurde ein großes Bild mit einem Haus und spielenden Kindern vorgelegt", erinnert sich von Ortloff noch lebhaft: „Mein erster Blick fiel aber nicht darauf, sondern auf das kleine Dampfschiff am Rand des Bildes und auf den Zug daneben, ein Zeichen, dass ich mich schon immer für kleine Details am Rande interessiert habe und das ist bis heute so geblieben!"

Apropos, kleine Details am Rande: Hatte die Mini-Miniatureisenbahn des Dreijährigen denn auch Nachfolger?

„Modelleisenbahnen spielten schon in meiner Kindheit eine große Rolle", lächelt Hagen von Ortloff versonnen, denkt an einen lange zurückliegenden Kindergeburtstag in Dresden: „Da habe ich mir eine kleine Holzeisenbahn gewünscht, sie auch bekommen und ich habe sofort auf dem Boden zu spielen begonnen." Es kam, wie es wohl manchmal kommen muss: Während des Spielens fiel ein Stuhl um, genau auf den Zug und zerbrach das Spielzeug, eine Zeidler-Bahn aus Seiffen. „Mein Gott, war ich traurig", seufzt Hagen von Ortloff, setzt hinzu: „Diese Holzbahn steht heute ganz oben auf meiner Wunschliste, selbst gebraucht ist sie mir nie mehr untergekommen."

Wir bedauern uns gegenseitig, denn just eine solche Bahn samt Zubehör ging auch mir verloren, im Hochwasser anno 1965.

Eine Aufzieh-Eisenbahn der Nenngröße 0 folgte, während im Westen bei den Eltern schon die erste Märklin-H0-Bahn auf den hoffnungsvollen Spross →



Foto: Stirl

Auch an ihr hängen viele Kindheitserinnerungen: RES 800 von Märklin aus dem Jahr 1953.

Hobby-Lokführer auf einem urigen Gefährt: Den Rangiertraktor entdeckte HvO 2001 in der Trochita-Hauptwerkstätte in Elmaiten.



Foto: Stirl



Foto: Joachim Schmidt

Große Liebe zu einer kleinen Bahn: La Trochita, die 750-mm-Schmalspurbahn im einsamen Patagonien (Argentinien).



Luxus pur im Eastern&Oriental-Express Singapur – Bangkok.



Muskelkraft für uralte Technik in Paraguay 1991: Mechanische Weichenhebel in Pirayu, Strecke von Asuncion nach Encarnation.

eines bis zurück ins zwölfte Jahrhundert nachweisbaren Geschlechts wartete. „Allerdings hatte ich bei einem Besuch mit meiner Oma bei meinen Eltern nur für ein paar Wochen die Gelegenheit, mit meiner Bahn zu spielen, dann brachte uns der Zug wieder via Gutenfürst zurück nach Dresden“, bemerkt Hagen von Ortloff mit einem kaum hörbaren Unterton des Bedauerns in der Stimme.

Erst 1960, im Zuge der Familienzusammenführung, konnte der inzwischen fast Elfjährige zur Mutter ausreisen. Sein Vater war schon 1957 gestorben.

„Leider gab es im beschaulichen Weinsberg vor den Toren Heilbronns weder Straßenbahnen noch

Fotos (3): Schumacher



Hausschwein Fernando und ein Güterzug der breitspurigen Eisenbahn in Paraguay.

Begegnung in Brasilien: „Ei, das ischer, ja, das ischer!"



Foto: Schumacher



Foto: Stirl

Moderation bei minus 20 Grad vor einer Gasturbinenlok im Illinois Railroad Museum in Union, Region Chicago.

Steile Reise in die Vergangenheit: Dreharbeiten bei der Mount Washington Railway im Osten der USA.



Foto: Eckert

Eisiger Winter in Ontario: Für einen Film über den Northlander wurden die letzten planmäßig eingesetzten GM-Nasenloks Canadas aufgespürt.

Dampfschiffe, nur die Eisenbahn fuhr beinahe direkt vor unserer Haustür", erinnert sich von Ortloff noch lebhaft und gibt unumwunden zu: „Es war für mich eine schwierige Phase, denn ich hatte mich in der DDR unheimlich wohl gefühlt." Der 57-Jährige hält kurz inne und meint dann, die einst wallende, jetzt auf dem Rückzug befindliche Mähne zurückstreichend, mit einem Schmunzeln: „Ich bin ein sozialistisch erzogener Großstadt-Sachse!"

Und diese Sachsen trifft man bekanntlich inzwischen wieder überall auf dieser Welt. Wir lachen beide und Hagen von Ortloff meint: „Nicht nur die!" Und dann erzählt er von einer Eisenbahn-Romantik-Begebenheit im fernen Brasilien: „Wir waren seit Tagen ohne die noch immer ausstehende Drehgenehmigung unterwegs, wir haben quasi schwarz gedreht und unser Führer, ein Deutschstämmiger namens Meier, wurde allmählich misstrauisch. Auf halbem Weg nach Paranaqua haben wir gehalten an einer Station und", Hagen von Ortloff macht eine Kunstpause, „auf einmal kommen da vier oder fünf Frauen gelaufen und rufen `Ei, das ischer, ja, das ischer, Herr von Ortloff'!" Damit, wen wundert´s noch, war der gute Herr Meier völlig beruhigt.

„Das mit dem Ansprechen ist mir rund um den Globus passiert. Überall, wohin wir auch kamen", Hagen von Ortloff kann sich ein Grinsen nicht verkneifen, „waren zumindest schon irgendwelche Sachsen da!" Und, damit das auch nicht falsch verstanden wird, kommt aus seinem Munde die Ergänzung: „Das macht schon Spaß, es ist schließlich nichts ande- →



Der E&O am River Kwai (Thailand). Gleich wird der Zug die bekannte gleichnamige Brücke passieren, die traurige Berühmtheit erlangt hat.



Exotische Atmosphäre bei einer der schönsten Bahntouren dieser Erde zwischen Singapur und Bangkok.

Fotos (2): Schumacher



Ob China oder hier Japan: Ein Plätzchen zum Studieren des Drehbuchs findet sich notfalls unter freiem Himmel.

Foto: Stirl

Charakterköpfe: HvO vor einer chinesischen Propagandalok mit Bild des großen Vorsitzenden.



Foto: Stirl

res wie der Applaus der Zuschauer für den Darsteller auf der Bühne.“

Dazu gehört natürlich auch die Fan-Post. Wobei die manchmal seltsame Büten treibt, etwa jene von dem Mann, der sein Dankesschreiben ob der schönen Filme an Hagen von Orlofski adressierte.

Doch noch einmal zurück zu den Wurzeln, nun zurück ins Wirtschaftswunderländle.

Der Traum vom Lokführer war inzwischen ausgeträumt. „Mit zehn Jahren wollte ich Diplom-Ingenieur für Verkehrswesen werden“, gesteht Hagen von Ortloff, hatte einen Verwandten zum Vorbild, „der zeitweise auch Straßenbahnen fahren durfte.“ Auch dieser Berufswunsch sollte nicht in Erfüllung gehen. „Doch die Liebe zum Verkehrswesen, hauptsächlich auf Schienen, habe ich mir bewahrt und“, der graduierte Wirtschafts-Ingenieur mit anschließendem Studium der Politikwissenschaft, Soziologie und Betriebswirtschaftslehre wirkt ein wenig nachdenklich, „diese Liebe wird mich sicherlich auch noch bis ins Grab begleiten.“

Es ist halt eine Liebe fürs Leben und auch deshalb ist Hagen von Ortloff der richtige Mann am richtigen Platz, sind die Eisenbahn-Romantik-Sendungen quer durch die Generationen so beliebt. Und egal, ob nun der Großstadt-Sachse oder der Kleinstadt-Schwabe vom Öchsle oder der Tibet-Bahn berichtet, er berührt sein Publikum unmittelbar, macht mit seinem erfahrenen Team und befreundeten Eisenbahnkennern und -filmern die Faszination der Welt des Schienenverkehrs stets aufs Neue greif-, seh- und hörbar.

„Ich möchte etwas von dem Flair der Eisenbahn vermitteln, von dieser Wunderwelt der Technik, dieser technischen Großtat, die für mich die größte Errungenschaft der Menschheit seit der Erfindung des Rades ist“, gerät der gestandene Fernsehmann fast ins Schwärmen, weiß aber sehr wohl, „dass das, was wir heute romantisch verklärt betrachten, einst harte Arbeit war.“

Apropos, harte und zu Dampflokzeiten auch durchaus schmutzige Arbeit. Vor dergestalt Erfah-

„Die größte Errungenschaft seit der Erfindung des Rades!“



Foto: Stirl

Ausnahmsweise einmal anders herum: Das Fernsehen der inneren Mongolei interviewt Hagen von Ortloff und die ER-Mannschaft.



Foto: Huang Qingjun

„Ich bin froh, dass ich das noch erleben durfte": Zwei schwer arbeitende QJ auf der Jitong-Linie.

rungen schreckt auch ein Fernsehmoderator vom Kaliber des sportgestählten Hagen von Ortloff nicht zurück.

Die Moderation bei minus 20 Grad vor der Gasturbinenlok in den USA gehört da noch zu den leichteren Übungen, eine Zugverfolgung auf rund 4800 Metern über Normalnull geht schon eher an die Substanz, aber das ist nichts gegen Fernando aus Paraguay. „Das war in der Station Colonel Bogado. Fernando ließ mich nicht in Ruhe. Während des Interviews mit ihm vor laufender Kamera hat er meine letzte saubere Hose versaut und mich auch noch in den Finger gebissen", lacht Hagen von Ortloff und ergänzt: „Den Leuten hat's gefallen, Fernando war übrigens das Hausschwein!"

Da bleibt nur noch, zu sagen: Schwein gehabt und toi, toi, toi für die nächsten 15 Jahre Eisenbahn-Romantik!

Karlheinz Haucke



Foto: Wolf R. Ross

Aufs Dach der Welt: Seit dem 1. Juli 2006 verbindet die Tibet-Bahn Peking mit Lhasa.

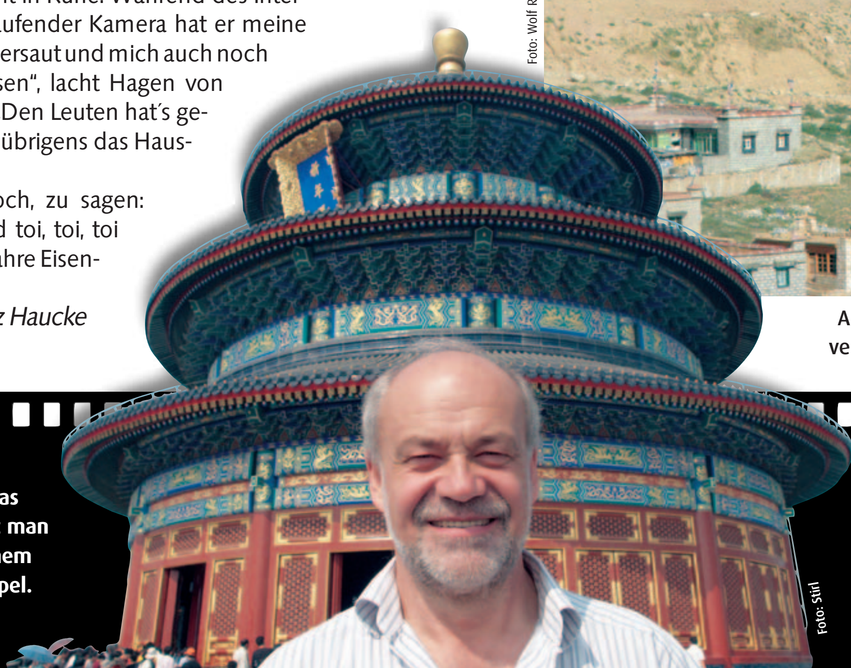


Foto: Stirl

Auf Reisen durch das Reich der Mitte landet man unweigerlich vor einem der pittoresken Tempel.

Foto: Bildarchiv Eisenbahnstiftung

Ehrgeiziges Ziel: Am 1. Juli 2006 fiel in Bochum-Dahlhausen im Museums-Ringlokschuppen der Startschuss für die Aufarbeitung.





Nicht heute und auch nicht morgen, aber in absehbarer Zukunft soll die 66 002, die einzige ihrer Art, wieder betriebsbereit unter Dampf stehen.

Prestige-Projekt

Sie gilt als Krone der Schöpfung: Die nur in zwei Exemplaren von Henschel gefertigte Tenderlok der Baureihe 66, chronologisch vierte und vorletzte des Bundesbahn-Neubauprogramms, setzt den Entwicklungs-Schlusspunkt hinter den Dampflokomotivbau in der Bundesrepublik. Bei den beiden 66, die wegen der beginnenden Traktionsumstellung ohne weitere Schwestern blieben, wurden die von Friedrich Witte formulierten neuen Baugrundsätze konsequent umgesetzt.

Den beiden eleganten Universal-Lokomotiven blieben seinerzeit nur knapp elf beziehungsweise nicht ganz 13 Jahre, ihre Leistungsfähigkeit unter



Museumsleiter Harald Reese: „Die 66 ist ein anspruchsvolles Projekt!"



Erstes Kuppelrad mit Kreuzkopf, bolzengelagert.

Fotos (2): Haucke



Ab Juni 1960 war die 66 002 in Gießen stationiert, wo sie hier einen PmG mit Umbau-Dreiachsern der DB bespannt.



Fotos (2): DGEG

1969 erwarb die DGEG die von der DB ausgemusterte Lok. Sie zählt, anno 1973 restauriert, zu den Dahlhauser Stars.

Beweis zu stellen. Nun soll 66 002 eine zweite Chance bekommen. Dass dies überhaupt möglich wird, ist ein Verdienst der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG), der seit dem 21. März 1969 diese Lok gehört. Andernfalls hätte die Maschine wohl dasselbe Schicksal ereilt wie 66 001, die bereits im Juli 1967 im Ausbesserungswerk Trier verschrottet wurde.

Nach der äußerlichen Aufarbeitung 1973 und seit der Jubiläumsschau von 1985 im 1977 offiziell eröffneten Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen gehört 66 002 daselbst zu den unbestrittenen Stars unter den Dampflokomotiven, auch ohne Glut in der Feuerbüchse, ein faszinierendes Unikat →


Erteilt auf Grund des Ersten Überleitungsgesetzes vom 8. Juli 1949

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

AUSGEGEBEN AM 13. DEZEMBER 1951

DEUTSCHES PATENTAMT

PATENTSCHRIFT

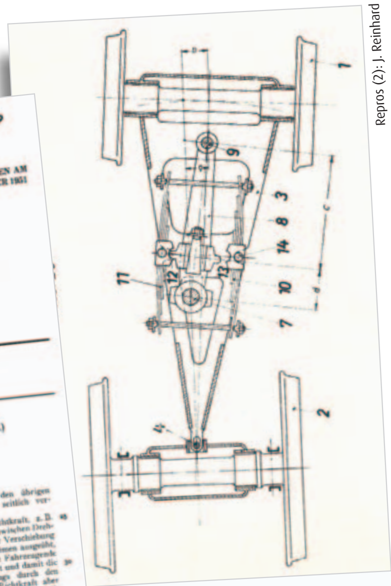
№ 824 643

KLASSE 20d GRUPPE 3

Dipl.-Ing. Friedrich Witte, Göttingen ist als Erfinder genannt worden

Deutsche Bundesbahn, vertreten durch das Eisenbahn-Zentralamt Minden, Minden (Westf.)

Zweiachsiges Lenkgestell für Schienenfahrzeuge

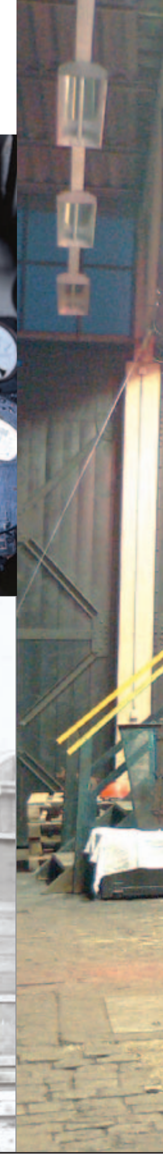


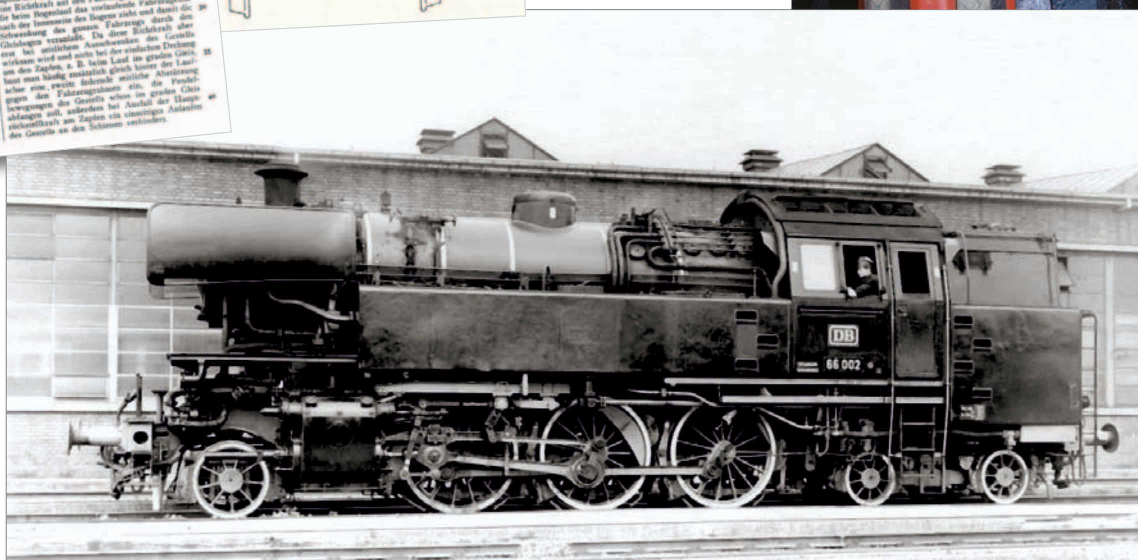
Repros (2): J. Reinhard

Friedrich Wittes Baugrundsätze, hier Lenkgestell-Patent, wurden bei der 66 konsequent befolgt.



Durchgehend warme Küche: Auch an den Versorgungskomfort fürs Personal wurde durchaus gedacht.





Kaum mehr als zwölf Jahre war 66 002 im Einsatz, zuletzt als Reserve für Oberhessen.

Foto: Bellingrodt, Slg. Schumacher



Fotos (2): Haucke

Aktiv an der Aufarbeitung der 66 002 beteiligt: Joachim Reinhard (re.) und Patrick Schönenberg im Gespräch.

eben. An letzterem soll sich nichts, an ersterem aber durchaus etwas ändern: Das „Projekt 66“, von der DGEG bereits 2004 beschlossen, soll die markante Tenderlokomotive im wahrsten Sinne des Wortes wiederbeleben.

„Das wird nicht heute und auch nicht morgen, wohl eher 2009 oder 2010 passieren“, weiß Professor Dr. Wolfgang Fiegenbaum, DGEG-Präsident, dass noch viel Arbeit auf die Aktiven des DGEG-Arbeitskreises in Bochum-Dahlhausen zukommen wird, ehe sich 66 002 wieder aus eigener Kraft bewegen kann.

Von den finanziellen Aspekten ganz zu schweigen: Nach vorsichtigen Schätzungen sind zwischen 800 000 und anderthalb Millionen Euro fällig, ehe eine hauptuntersuchte 66 002 ihr zweites Leben antreten kann. Eine Summe, die selbst die DGEG nicht allein zu stemmen in der Lage und deshalb auf Spenden angewiesen ist (Spendenkonto: Volksbank Münster e.G., Bankleitzahl 401 600 50, Konto-Nr. 66 002 500).

„Die 66 ist ein sehr anspruchsvolles Projekt, nicht zuletzt auch hinsichtlich der Technik“, erklärt Harald Reese, seit 2004 Leiter des Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen. „Aber“, und da lässt der 43-Jährige keinen Zweifel aufkommen, „unser erklärtes Ziel ist, sie als eine seinerzeit hochmoderne Dampflokomotive wieder in Betrieb zu nehmen.“

Ein passendes Datum wäre sicher das Jahr 2010, feiern doch dann die deutschen Eisenbahnen ihr 175-jähriges Bestehen.

„Ein markantes Jahr“, bestätigt Harald Reese und ergänzt: „Das ist auch der von uns anvisierte Zeitpunkt, und das Jahr 2007 wird zeigen, ob dieser zeitliche Plan machbar, haltbar und tragbar ist.“

Ungeachtet des Zeitplans, grundsätzlich machbar ist die Revitalisierung der 66 002 jedenfalls. Darüber war sich auch eine Darmstädter Expertenrunde um Horst Troche, ehemals unter anderem Leiter der Bundesbahn-Zentralstelle für den Werkstättendienst in Frankfurt am Main, einig.

Nach sorgfältigem Abwägen des Für und Wider, auch vor dem Hintergrund einer möglichen Entlastung der 38 2267 im Museumszugbetrieb, fiel schließlich am 1. Juli 2006 der Startschuss für die Wiederaufarbeitung der 66 002. Erstes Etappenziel: Vorbereitung für die Kesseluntersuchung, wozu unter anderem das Öffnen sämtlicher Waschluken und des Domdeckels, der Ausbau des Überhitzers und die Demontage der verschiedenen Ventile gehörte.

Intensive Vorbereitung mit Quellen-Studium



Foto: DGEG

Illuminiert: Zu den Museumstagen im September 2006 präsentiert sich die DB-Neubaulok mit teildemontiertem Innenleben.

Ehe es freilich so weit war, mussten alle verfügbaren Unterlagen über diese vorletzte Neubaudampflok-Baureihe der Bundesbahn zusammengetragen und ausgewertet werden. „Erst nach intensiven Vorbereitungen und dem Sichten von Archivmaterial konnte auch dank der bisher eingegangenen Spenden das Signal zum Beginn der Arbeiten gegeben werden", bestätigt Joachim Reinhard, für die bundesweite Vereins-Presse- und -Öffentlichkeitsarbeit der DGEG zuständig und selbst an der Aufarbeitung beteiligt.

„Grundsätzlich sind wir an das Projekt ganz unbefangen herangegangen", erinnert sich Patrick Schönenberg und fügt hinzu: „Natürlich haben wir uns zunächst das Betriebsbuch vorgenommen, wir haben die Bauartbeschreibung intensiv studiert und wir hatten einige Aufsätze zur Inbetriebnahme der Lokomotive."

Da wurde dem Maschinenbaustudenten und seinen Mitstreitern, allesamt ehrenamtlich im Bochumer DGEG-Arbeitskreis aktiv, schnell klar, welche komplexe Technik sich in dieser Hochleistungslokkonstruktion verbirgt. Anhand der im Betriebsbuch befindlichen Schadvormeldung zur Bedarfsausbesserung wurde ein Überblick über die während der Betriebszeit angefallenen einfachen Schäden und Reparaturen möglich. „Da ist zum Beispiel aufgeführt, dass Stellkeile oder Kreuzköpfe ausgeschlagen sind", erläutert Schönenberg und ergänzt: „Es gibt da natürlich auch die üblichen Korrosionsschäden im Bereich der Rauchkammer, und man wusste sehr genau, wo die Steuerung ihre Macken hat."

Wenig bis gar nichts fand sich dagegen zum Kessel, auch über den Zustand der Wälzlager, bei 66 002 Rollenlager der Bauart FAG, fehlten nähere Angaben. „Nun ist natürlich die lange Standzeit der Lokomotive noch zu berücksichtigen und die Überführung in den 80er-Jahren blieb auch nicht folgenlos, und das haben wir in einer großen Befundung alles festgestellt und festgelegt", berichtet Patrick Schönenberg. Im Ergebnis bedeutet das, so der 28-jährige Hammer: „Die Lokomotive ist in allen Bauteilen nach der Dienstvorschrift 946 zu zerlegen und alle Einzelteile sind aufzuarbeiten, was nicht ganz einfach wird, da nicht alle Teile komplett eingebessert worden sind!"

Gleichwohl ist man in Dahlhausen optimistisch, das ehrgeizige Projekt mit Kooperationspartnern aus der Region realisieren zu können. Und warum? Patrick Schönenberg bringt es auf den Punkt: „Die Lokomotive ist eigentlich ein Symbol für den Strukturwandel und zeit- und technikgeschichtlich hochinteressant!"

Ein Clou ist den Dahlhausern in Sachen Neubaudampfloks jedenfalls schon gelungen: Wenn alles nach Plan geht, gesellen sich bei den Museums-Festtagen vom 29. bis zum 30. April 2007, anlässlich des 40-jährigen Bestehens der DGEG und drei Jahrzehnten Eisenbahnmuseum, mit 10 001, 23 023, 65 018 und 82 008 die Vertreterinnen der übrigen vier DB-Neubaudampflok-Baureihen zur 66 002!

Karlheinz Haucke

Ein moderner Triebzug auf dem Öchsle, das ließ manchen Anwohner der 750-Millimeter-Bahn von Warthausen nach Ochsenhausen im vergangenen Februar die Augen reiben.

Griechisches Öchsle

Im tiefsten Oberschwaben fand gerade eines jener raren Schienenereignisse statt, von denen noch in Jahren erzählt werden wird: Ein für Griechenland bestimmter Schmalspur-Zahnrad-Triebzug absolvierte auf einer bekannten deutschen Schmalspurstrecke seine Abnahmefahrten.

Die griechische Staatsbahn OSE bestellte 2004 beim Schweizer Hersteller Stadler vier neue Triebzüge für die 750-Millimeter-Zahnrad-Bahn von Diakofto nach Kalavrita auf dem Peloponnes. Ein Auftrag, der für die Ingenieure aus Bussnang zur Herausforderung wurde, denn die Vorgaben bezüglich Achslast, Lichtraumprofil und Spurweite erschwerten die wirtschaftliche Konstruktion eines Fahrzeugs. Aber das Know-How, das Stadler gewann, überwog am Ende den extensiven, monetären Erfolg.

Auf den 22,3 Kilometern von Diakofto nach Kalavrita verkehrt Europas einzige 750-Millimeter-Zahnradbahn (siehe auch MEB 5/2003). Bis vor kurzem fuhren dort im Jahr 1958 von Billard in Frankreich gebaute Trieb- und Steuerwagen. Die letzten Jahre litten Strecke und Triebfahrzeuge unter Verschleiß, so dass es regelmäßig zu Zugausfällen kam. Mehrere Anfragen bei Herstellern über den Bau neuer Triebzüge scheiterten an den Kosten. Die benötigten Stückzahlen waren zu gering, um die Fahrzeuge zu einem akzeptablen Preis liefern zu können. Anfangs forderte die OSE noch eine maximale Achslast von 4,5 Tonnen.

Lediglich die Stadler-Gruppe aus dem schweizerischen Bussnang, die im Jahr 1998 die Zahnradabteilung der ehemaligen SLM Winterthur übernahm, bemühte sich, einen Entwurf anzubieten. Aber auch Stadler lehnte 2001 ab und forderte die griechische Staatsbahn auf, wenigstens eine Achslast von acht Tonnen zu erlauben. Als die OSE eine sanierte Strecke mit einer maximalen Achslast von zwölf Tonnen versprach, konnten die Stadler-Ingenieure mit der Arbeit beginnen. Das Pflichtenheft hatte es immer noch in sich: Breite maximal 2,2 Meter, Höhe maximal 3,1 Meter, minimaler Kurven- →

Foto: Stadlerrail



Serienfertigung en miniature: Die vier Zahnrad-Tw entstehen viel mehr im Manufaktur-Betrieb.

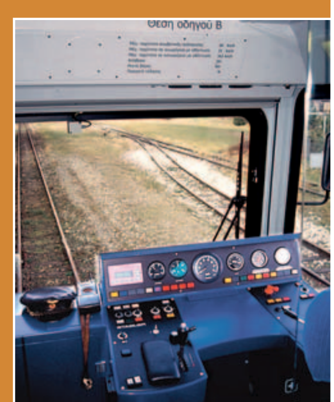
Foto: Herbert Stemmler



Für die OSE baute Stadler ein dreiteiliges Fahrzeug in Stahl-Leichtbauweise. Die maximale Achslast beträgt 6,3 Tonnen.



Martin Jopke, Betriebsleiter beim Öchsle, hatte Spaß an seinen Fahrten im modernen OSE-Triebwagen.



Der moderne Führerstand ist bereits griechisch beschriftet. Die Frontscheibe kann zur Evakuierung geöffnet werden.



Inzwischen sind die vier Triebzüge in Griechenland angekommen. Am 13. März trat der erste, der Test-Tw, von Warthausen aus seine sechstägige Reise auf den Peloponnes an.

Foto: Stadlerrail



Maßarbeit: Die Antennen brachten die Stadler-Ingenieure an den alten Tw an, um das Lichtraumprofil zu vermessen.

Foto: Hruza



Ein Bild, an das man sich gewöhnen könnte: Bei der Suche nach einer nahe gelegenen Teststrecke kam Stadler auf das Öchsle.

Foto: Herbert Stemmler



Die französischen Triebzüge mit dem charakteristischen Generatorwagen sind längst in die Jahre gekommen.

radius 30 Meter! Ganz nebenbei sollte der Triebzug in der Ebene eine Geschwindigkeit von 60 km/h erreichen, klimatisiert sein und bei einer Temperatur von 42 Grad immer noch anstandslos funktionieren.

Unter dem Mittelwagen des dreiteiligen Zuges sind die beiden Zahnraddrehgestelle verstaut. Insgesamt wurden drei Drehgestelltypen verbaut. An den Fahrzeugspitzen laufen antriebslose Laufdrehgestelle, dahinter sind die Adhäsionsdrehgestelle eingebaut. Ein Durchgang vom vorderen in den hinteren Zugteil durch den Maschinenraum ist nur im Notfall möglich. Der Tw hat lediglich auf einer Fahrzeugseite Ausstiege. Das erlaubte es den Stadler-Konstrukteuren, noch mehr Sitze unterzubringen, so dass der 34,9 Meter lange Zug 108 Sitzplätze aufweist. Dies ist allerdings eher Theorie, denn damit 108 Personen sitzen können, sollten sie eine Körpergröße von 170 Zentimetern und ein Gewicht von 65 Kilogramm nicht überschreiten. Peter Fehr, technischer Projektleiter bei Stadler, nahm es mit Humor: „Der Platz ist eng, die Sitze sind eng, aber dafür ist es im Zug wenigstens heimelig."

Platz ist das größte Problem bei diesem Stadler-Maß-Tw. Auch die Klimaanlage ist eine flache Spezialkonstruktion, die teils unterflur und teils im Dach versenkt eingebaut wurde.

Als der erste Triebzug nun fertig war, galt es, ihn zu erproben und zuzulassen. Ein Test in Griechenland kam wegen der Entfernung und des derzeit eingestellten Betriebes nicht in Frage. Die einzige 750-Millimeter-Bahn in der Schweiz ist die Waldenburger Bahn südöstlich von Basel. Dort verkehren jedoch fahrplanmäßige Züge und für Probefahrten hätte nur ein Zeitfenster von 1 bis 5 Uhr zur Verfügung gestanden. Beim Öchsle war man begeistert von der Stadler-Anfrage und sofort bereit zu helfen. Unabhängig von der abwechslungsreichen Aufgabe für die Museumsbahner hatte es für den Verein den angenehmen Nebeneffekt von Zusatzeinnahmen in der winterlichen Betriebspause, denn die Tests fanden von Anfang Februar bis Anfang März statt.

Fahren werden die neuen Triebzüge dieses Jahr noch nicht. Die OSE ist noch mit der Streckensanierung beschäftigt. Geht alles gut, dann werden die modernen Stadler-Fahrzeuge im Frühjahr 2008 den Betrieb auf der besonders schönen Strecke aufnehmen.

Stefan Alkofer



Mit großer Sorgfalt verladen die Stadler-Techniker ihr jüngstes Produkt auf Tieflader zum Transport nach Griechenland.

Fotos (5): Alkofer



Im Mittelwagen treibt ein Zwölfzylinder-Dieselmotor von MAN mit 588 kW einen 550-kW-Drehstromgenerator an.

Farbiger Hauptstadt-Rückblick

Klaus Kurpjuweit, Bodo Schulz: Album Berliner Verkehr 1991/1992. Verlag Bernd Neddermeyer, Berlin 2006. ISBN 3-933254-66-3, 176 Seiten, 160 farbige Abbildungen; Preis: 39,90 Euro.

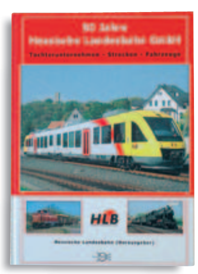


■ Nach dem Titel, der sich den Wendejahren 1989/90 widmet (siehe MODELLEISENBAHNER 3/2005), haben der Berliner „Tagesspiegel"-Journalist Klaus Kurpjuweit und der Fotograf Bodo Schulz den Nachfolger vorgelegt. Wieder wird der Leser auf durchgehend farbigen und angenehm großformatigen Bildern auf eine Zeitreise mitgenommen. Aufnahmen vom ehemaligen Raw Tempelhof, den Resten des Lokschuppens vom Bw Potsdamer Güterbahnhof (Pog) oder der Güterbahn Oberschöneweide sind heute nicht mehr möglich und damit absolute Raritäten. Doch das sind nur ein paar Schmäckerchen in diesem wiederum in Deutsch und Englisch abgefassten, gut lesbaren Buch. Das nächste Projekt hat das Autorenteam schon ins Auge gefasst: Das Buch über die Jahre 1987/88. *hb*

● ***Fazit: Starker Bildband, Zeitgeschichte nicht nur für Berlin-Fans***

Hessisches Konglomerat

Hessische Landesbahn (Hrsg.): 50 Jahre Hessische Landesbahn. Arbeitsgemeinschaft Drehscheibe, Köln 2007. ISBN 978-3-929082-26-5, 144 Seiten, zirka 240 Abbildungen; Preis: 24,80 Euro.

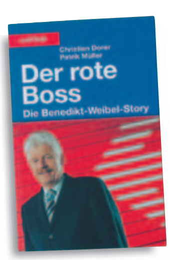


■ Hessische Landesbahn? Da war doch was, Butzbach-Licher Eisenbahn, Frankfurt – Königstein... Genau, der Zusammenschluss der hessischen Privatbahnen, das ist die Hessische Landesbahn (HLB), ein stetig wachsendes Schienenverkehrskonzernchen, das jüngst bei der Cantus-Betriebsaufnahme wieder von sich reden machte. Zum 50. hat sich die HLB eine ausführliche Chronik gegönnt. Das Werk ist, dem Anlass angemessen, gelungen. Zahlreiche außergewöhnliche Bilder illustrieren nicht nur 50 Jahre Privatbahngeschichte, sondern der fotografische Bogen von der ELNA-Dampflokomotive bis zum modernen Lint-Tw zeigt auch ein Stück bundesrepublikanischer Verkehrsgeschichte. Die Texte sind informativ, ausführlich und zahlreiche Faksimiles strahlen Authentizität aus. *al*

● ***Fazit: Auch für Nicht-Hessen zu empfehlen***

Heldenverehrung

Christian Dorer, Patrik Müller: Der rote Boss. Die Benedikt-Weibel-Story. Orell Füssli, Zürich 2006. ISBN 3280051908, 208 Seiten, sieben Grafiken, 33 Fotografien; Preis: 20,50 Euro.



■ Wie wird ein europäischer Bahnchef in der Öffentlichkeit bekannt? Durch Defizite, Entlassungen und Unfälle. Trifft auch auf Benedikt Weibel, Ex-SBB-Chef, zu und dennoch blieb er den Schweizern in guter Erinnerung, wie diese Biografie zeigt. In die Ära Weibel fielen gravierende Ereignisse: Das erfolgreiche Programm „Bahn 2000", aber auch der landesweite Stromausfall 2005 und vor allem ein drastischer Stellenabbau bei den SBB in den 1990er-Jahren. Der glänzende Kommunikator Weibel verstand es stets, seine Angestellten und das Schweizervolk in schwierige Veränderungsprozesse einzubinden. Die Autoren sind gut informiert und die Weibel-Biografie gibt einen interessanten Einblick in das Innenleben der SBB und zeigt einen charismatischen, sozialdemokratischen Bahnchef. Aber etwas weniger Heldensaga hätte dem Buch gut getan. *al*

● ***Fazit: Solche Bahnchefs wünscht sich das Volk***

Außerdem erschienen

Jungfernfahrt

Reinhard Münch: Der Tag des Dampfrosses. Pro Leipzig e.V., Leipzig 2006. ISBN 3-936508-22-4, 80 Seiten, 29 Farb-, 12 Sw-Abb.; Preis: Euro 14.

Amüsant verpackt in eine fiktive zeitgenössische Erzählung serviert der Autor den Tag der Eröffnung der ersten Teilstrecke der ersten deutschen Ferneisenbahn unter Beachtung der gesicherten historischen Fakten.

• **Historisierende Betrachtung**

Anwendungen

Stefan Carstens: Signale 3. Miba-Report 1/2007. VGB GmbH, Nürnberg 2007. ISBN 978-3-89610-238-6, 144 S., 299 Farb-, 252 Sw-Abb.; Preis: Euro 18,00.

Mit Blick auf die Modellbahn erläutert Eisenbahn-Ingenieur Carstens im letzten Teil seiner Signal-Trilogie Aufstellung und Anwendung der Zusatz-, Sperr- und Langsamfahrsignale, der Kennzeichen, Nebensignale, Läute- und Pfeiftafeln.

• **Handbuch mit Hintergrund**

Strukturwandel

Jörg Hajt: Eisenbahnrevier Ruhrgebiet. Verlag Podszun, Brilon 2006. ISBN 3-86133-419-4, 144 Seiten, 160 Farb-, 27 Sw-Abb.; Preis: Euro 24,90.

Einen fotografischen Einblick in den Bahnbetriebsalltag im Revier ab Ende der 80er-Jahre gewährt der bekannte Wattenscheider Eisenbahn-Fotograf und -Buchautor und plädiert gekonnt für das Ruhrgebiet als lohnendes Reiseziel.

• **Revier-Bildband**

Entwicklungslinien

Wolfgang Klee: Kleine bayerische Eisenbahngeschichte. DGEG-Medien, Hövelhof 2006. ISBN 3-937189-26-2, 144 Seiten, 41 Farb-, 89 Sw-Abb.; Preis: Euro 19,80.

Knappe Darstellung des Streckenbaus und seiner Voraussetzungen auf dem Gebiet des heutigen Freistaats.

• **Kompakte bajuwarische Historie**





Nahe des Zittauer Schmalspurbahnhofes befand sich auch das Regelspur-Bw. Im April 1980 begegneten sich 52 8197 und 99 532 (o.). Unten stellt 99 758 ihren Personenzug bereit, dahinter 118 260, Juni 1991.



Groß neben

Übergangsbahnhöfe von der Normalspur zur Schmalspur haben interessante Motive ermöglicht. Das gilt besonders für die einst umfangreichen Schmalspurstrecken und deren Bahnhöfe in Sachsen.

Zur Zeit seiner größten Ausdehnung hatte das sächsische 750-Millimeter-Schmalspurnetz eine Gesamtlänge von 538 Kilometern auf 28 Einzelstrecken und Teilnetzen. Entsprechend groß war die Zahl der Anschlussbahnhöfe zur Normalspurbahn. In diesen Übergangsbahnhöfen war es möglich, Lokomotiven von Schmalspur- und Normalspurbahn nebeneinander zu fotografieren – ein immer wieder begehrtes Motiv bis in die jüngste Zeit, dabei doch aber keine Selbstverständlichkeit.

Bei der Mehrzahl der zweispurigen Anschlussbahnhöfe befand sich der Schmalspurteil auf der anderen Seite des Stationsgebäudes, so dass sich Fahrzeuge beider



In Hetzdorf fuhren Schmal- und Normalspur von einen Bahnsteig, 1964: 86 nach Pockau-Lengefeld (li.) und 99 551 nach Eppendorf (re.).

Die Fahrzeuge ändern sich, die Treffen bleiben: In Cranzahl starteten im Mai 1991 118 777 mit D-Zug nach Leipzig und 99 751 nach Oberwiesenthal (o.). 1979 trafen sich Traditionslok 50 849 und 99 561 (u.).





Klein

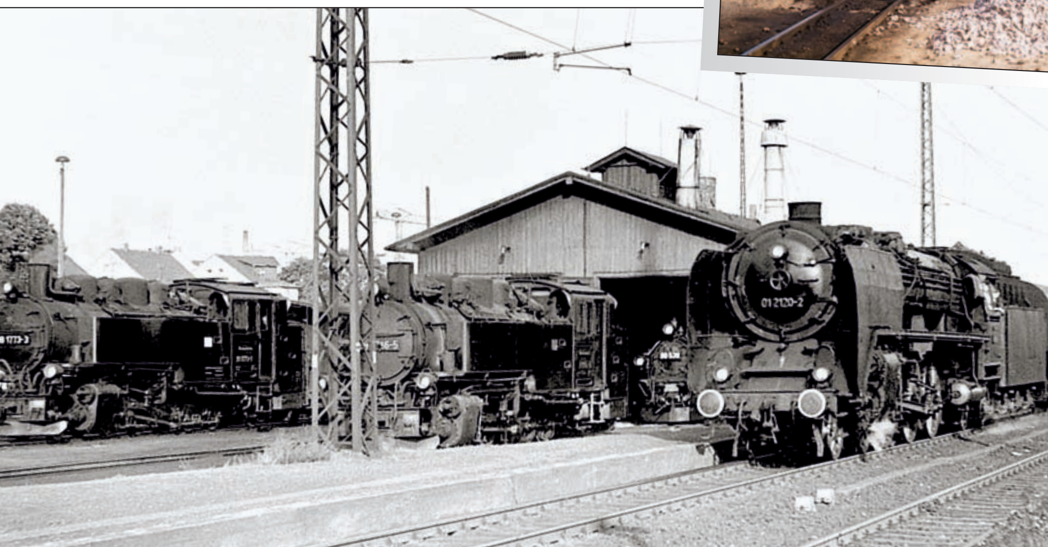
Spurweiten nicht nebeneinander präsentieren konnten. Betrachtet man die heute noch erhaltenen Schmalspurbahnen in Sachsen, so gehört es nur noch in Cranzahl und in Radebeul Ost zum Alltag, dass sich die große und die kleine Bahn gegenüberstehen. Im Falle von Freital-Hainsberg bleibt die Hoffnung, dass solche Begegnungen alsbald wieder zum Alltag gehören werden!

Die gemeinsame Bahnsteigbenutzung bestand in der Vergangenheit in Wilkau-Haßlau (1905 bis 1972), Grünstädtel (1889 bis 1971), Hetzdorf (1893 bis 1968), Dürrhennersdorf (1892 bis 1945), Döbeln-Nord [1884 bis 1964) und Meißen-Triebischtal (1919 bis 1966). Das mag angesichts des Gesamtnetzes und bei insgesamt 26 Übergangsbahnhöfen recht bescheiden wirken. Hinzu kommen teilweise parallele Streckenführungen von Normalspur- und Schmalspurgleis wie im Bereich der Bahnhöfe Wolkenstein (Dreischienengleis), Meinersdorf, Schönfeld-Wiesa, Goßdorf-Kohlmühle, Freital-Hainsberg, Freital-Potschappel, Lommatzsch, Oschatz (Dreischienengleis), Meißen-Triebischtal, Döbeln-Gärtitz, Nossen und Zittau.

Zu den bekanntesten und interessantesten Spurwechselbahnhöfen gehörte Wolkenstein. Zwar waren auch hier der Normalspurteil auf der einen und der →



Noch gut zu fotografieren ist der Bahnhof von Radebeul Ost. Allerdings fahren heute ICE, EC und RE statt der stolzen Altbau-01 (u., Juli 1976) oder der mit 243 bespannten D-Züge (re., 1988).



Treffen der besonderen Art in Sachsen



Motive wie diese, schon zu Sonderzugzeiten aufgenommen, wird es in Wolkenstein so bald nicht wieder geben. Links zeigte sich 38 205, die von Karl-Marx-Stadt kam, am 12. April 1984 neben 99 568, unten musste 74 1230 am 29. Dezember 1982 warten, bis 99 561 das Dreischienengleis geräumt hatte.



Fotos (9): Rainer Heinrich

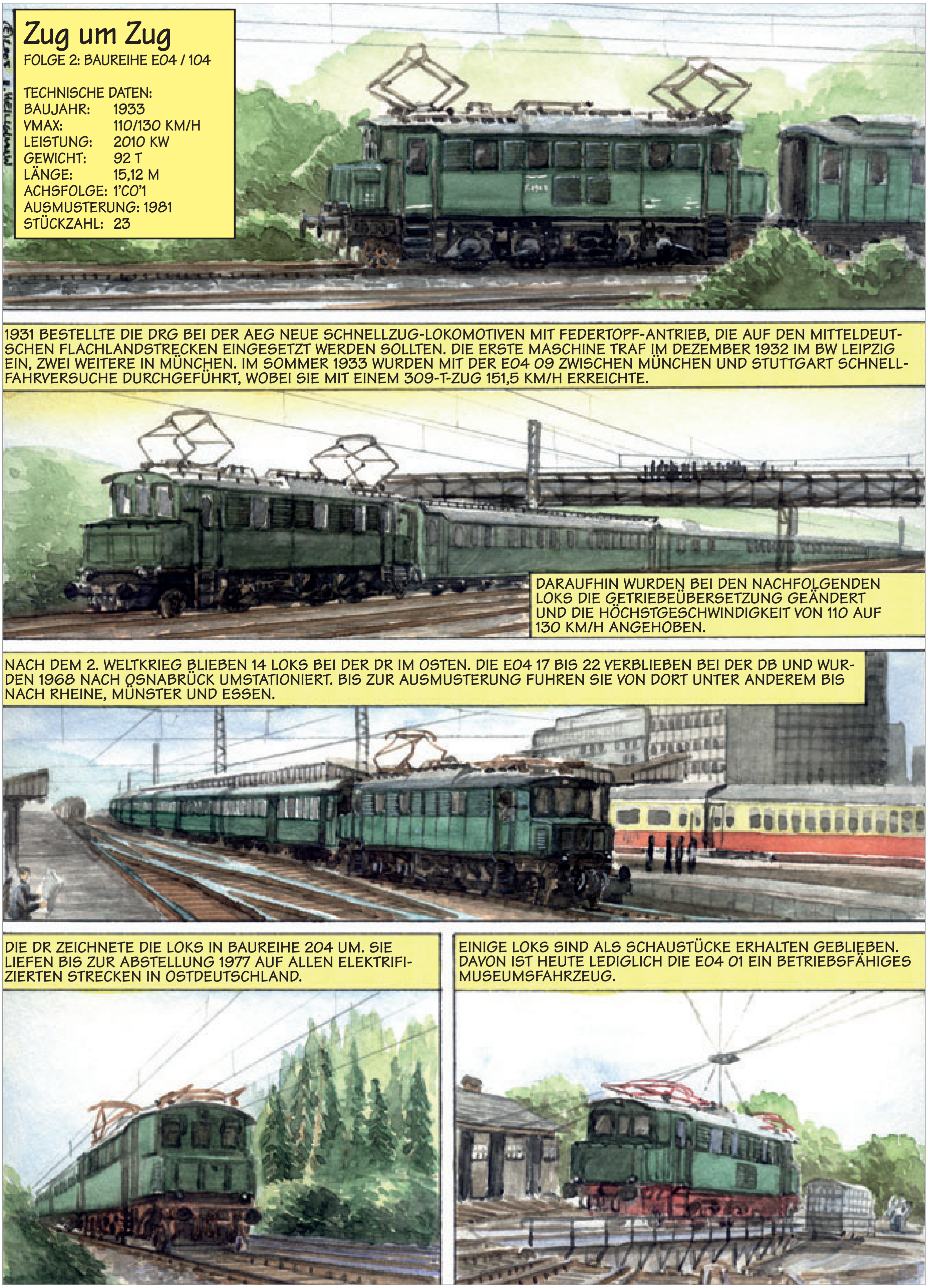
Schmalspurteil auf der anderen Seite des Bahnhofsgebäudes angeordnet. Zum einen aber begann im südlichen Bahnhofskopf der eineinhalb Kilometer lange Drei-Schienen-Abschnitt, ehe die Schmalspurstrecke nach Jöhstadt in Richtung Südosten abbog. Zum anderen führte ein Schmalspurgleis in die Rollwagengrube im normalspurigen Güterbahnhofsteil. Bis zur Betriebseinstellung 1986 (Reiseverkehr bereits 1984) war der Rollwagenverkehr nach Niederschmiedeberg, wo sich ein Kühlschrankwerk befand, recht beachtlich.

In Cranzahl, wo die Fichtelbergbahn nach Oberwiesenthal beginnt, ist Groß neben Klein heute noch zu fotografieren. Allerdings sind die früheren Dampfloks 86 und Dieselloks 118 längst den Desiro-Triebwagen der Erzgebirgsbahn gewichen, und die BVO-Bahn als Betreiber der Fichtelbergbahn hält neben den Dampfloks auch zwei Streckendiesellokomotiven vor. Auch vor der Schmalspur macht die Modernisierung nicht Halt!

Gewissermaßen einen Klassiker im Nebeneinander von Schmalspur und Normalspur bildet der Bahnhof von Radebeul Ost. Als in den 1970er-Jahren die Einsätze der Altbau-01 auf der Strecke Dresden – Berlin sich dem Ende zuneigten, gehörte die „Überholung" eines Schmalspurzuges durch einen dampfbespannten Schnellzug zu den meistfotografierten Motiven der aus Nah und Fern angereisten Fotofans. Immerhin sind derartige Motive bei diversen Sonderfahrten hin und wieder möglich. Doch sollte man sich beeilen, denn der Bahnhof von Radebeul Ost wird komplett umgebaut und ändert sein Bild völlig. Immerhin, solange die kleine Bahn in den Lößnitzgrund fährt, kann man versuchen, sie neben einem ICE nach Leipzig, einem Eurocity nach Berlin oder dem Regionalexpress „Saxonia" (ebenfalls nach Leipzig) auf Film oder Chip zu bannen.

So sind es zum größten Teil doch Erinnerungen, wenn man sich diesem speziellen Thema nähert: Groß neben Klein.

Rainer Heinrich, Henning Bösherz


Zug um Zug
Folge 2: Baureihe E04 / 104
Technische Daten:
Baujahr: 1933
Vmax: 110/130 km/h
Leistung: 2010 kW
Gewicht: 92 t
Länge: 15,12 m
Achsfolge: 1'Co'1
Ausmusterung: 1981
Stückzahl: 23
1931 bestellte die DRG bei der AEG neue Schnellzug-Lokomotiven mit Federtopf-Antrieb, die auf den mitteldeutschen Flachlandstrecken eingesetzt werden sollten. Die erste Maschine traf im Dezember 1932 im Bw Leipzig ein, zwei weitere in München. Im Sommer 1933 wurden mit der E04 09 zwischen München und Stuttgart Schnellfahrversuche durchgeführt, wobei sie mit einem 309-t-Zug 151,5 km/h erreichte.
Daraufhin wurden bei den nachfolgenden Loks die Getriebeübersetzung geändert und die Höchstgeschwindigkeit von 110 auf 130 km/h angehoben.
Nach dem 2. Weltkrieg blieben 14 Loks bei der DR im Osten. Die E04 17 bis 22 verblieben bei der DB und wurden 1968 nach Osnabrück umstationiert. Bis zur Ausmusterung fuhren sie von dort unter anderem bis nach Rheine, Münster und Essen.
Die DR zeichnete die Loks in Baureihe 204 um. Sie liefen bis zur Abstellung 1977 auf allen elektrifizierten Strecken in Ostdeutschland.
Einige Loks sind als Schaustücke erhalten geblieben. Davon ist heute lediglich die E04 01 ein betriebsfähiges Museumsfahrzeug.



Für den Swiss-Express wurden acht Re4/4[II] mit Unikuppler bestückt: Re 4/4 II 11113 mit vorgestrecktem Stoßbalken (1981).

Obwohl sie längst beschlossen war und trotz betrieblicher Vorteile, konnte sich in Mitteleuropa die automatische Mittelpufferkupplung doch nicht durchsetzen.

Die automatische Mitte

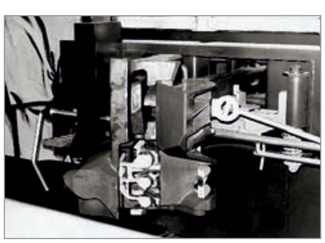
Teil 2

Außerhalb der Sowjetunion und der Mongolei wurde die automatische Kupplung (AK) SA-3 lediglich ab 1967 für überschwere Erzzüge der Lapplandbahn Luleå – Kiruna – Narvik (SJ/NSB) eingeführt. Die benachbarte breitspurige finnische VR hielt an Seitenpuffern und Schraubenkupplung fest.

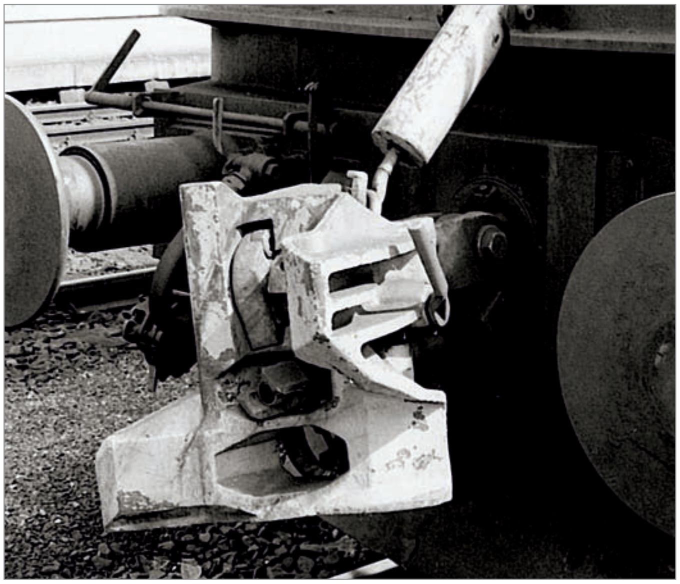
Dessen ungeachtet forderte die osteuropäische Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) für eine gesamteuropäische AK die unmittelbare Kuppelbarkeit mit der sowjetischen SA-3 als unumstößliche politische Vorgabe. Eine automatische UIC-Kupplung war damit a priori auf die Funktionsweise und die Geometrie der SA-3 festgelegt. Sie hätte aber auch deren hohe Belastbarkeit übernommen. Die heute durch die Zughakenfestigkeit beschränkten Anhängelasten (1100 bis 1300 Tonnen in 26 Promille) wären entfallen.

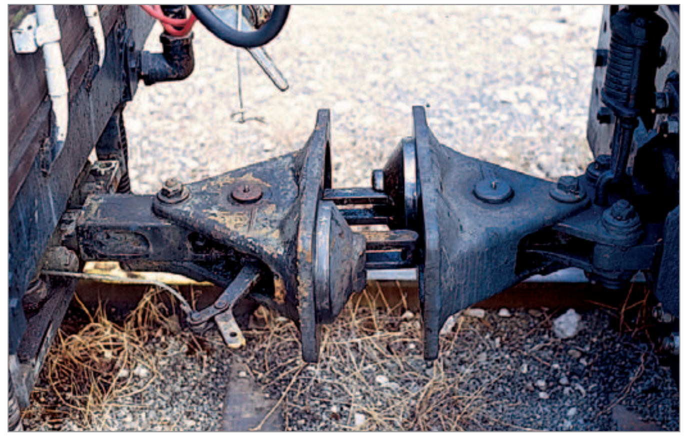
Für die gesamteuropäische Mittelpufferkupplung wurde die selbsttätige Verbindung der Bremsluft- und Elektroleitungen gefordert. Dies setzte voraus, dass sich deren Kupplungsköpfe völlig starr miteinander verbinden, während die russische SA-3 in vertikaler Richtung frei spielt. Deren unverändertem Kupplungsapparat wurden zusätzliche, querwirkende Hörner und Eingleittaschen untergesetzt, die in Summe die Deichselverbindung nach allen Richtungen hin starr machten.

Aus den Lösungsvorschlägen der Firmengemeinschaften Unicupler (Knorr), Boirault-Sambre et Meuse und Associated Willison Coupler Manufacturers entstand die UIC-Kupp-



So hätte die UIC-Kupplung als Synthese mehrerer Firmenlösungen ausgesehen: 1:1-Funktionsmodell im Verkehrshaus in Luzern.





Unikuppler Typ Knorr 69 G: Dem Kuppelwerk der russischen SA-3 sind Hörner und Taschen zur vertikalen Starrmachung untergesetzt.

Scharfenbergkupplung leichter Bauart der BZB mit frei ausgefahrenen Kupplungsösen (betrieblich nicht vorkommende Stellung!)

lung AK69e, für die sich im deutschsprachigen Raum die Benennung „Unikuppler" einbürgerte. VEB-Waggonbau Bautzen entwickelte die dazu kompatible Bauform „Intermat" für den Bereich der OSShD.

Im unteren Teil des Kupplungskopfes waren übereinander die selbstschließenden Verbindungen für zehn Elektroleitungen, die Bremsluftleitung und die Speiseleitung angeordnet. Gegen Ende des Eingleitvorgangs drückte das Führungshorn des Gegenkopfes auf einen Betätigungsnocken, der die Schutzdeckel öffnete und die Leitungskupplungen nach vorne in die Kuppelfrontebene drehte.

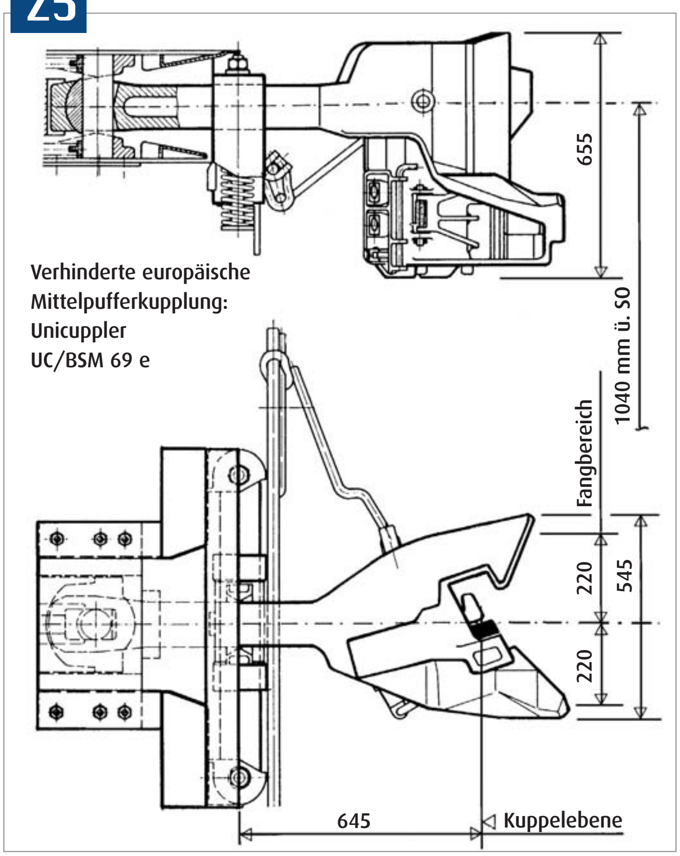
In Europa wurden ab 1965 alle Wagen mit zentralen Zug-/Druckelementen gebaut, die dem Unikuppler einen Zughub von 50 Millimetern und einen Auflauf-Einfederungsweg bis 100 Millimeter erlaubt hätten. Die Öffnung in der Stirnbohle sollte ein Ausschwenken der starren Deichselkupplung bis ±22 Grad in der Horizontalen und ±11 Grad vertikal (für Fährbootrampen) erlauben. Abstütz- und Zentrierfedern müssen einen freien Kuppelkopf stets in einer kuppelbereiten Mittelstellung halten. Der Zeitraum des potentiell gefährlichen gemischten Kuppelns sollte durch eine Simultanumstellung (wie in Japan 1925) minimiert werden. Die auf Vorrat gefertigten Kupplungen wären in möglichst viele konstruktiv vorbereitete Fahrzeuge Ostern 1981 innerhalb weniger Tage eingebaut worden. Nach diesem Stichtag sollten im internationalen Verkehr keine Wagen ohne AK mehr zugelassen sein, im Binnenverkehr maximal bis 1985.

Spätestens 1991 hätten die Seitenpuffer in Europa entfallen sollen. Die vermeintlich schon akkordierte Einführung der europäischen AK scheiterte letztlich an verkehrspolitischen Egoismen, die Frankreich und die Niederlande per Junktim durchsetzen wollten.

Als Vorgriff auf die vermeintliche generelle Einführung des Unikupplers wurden in den 1970er-Jahren bereits einzelne Verkehre vorweg umgestellt: Die DB rüstete ab 1971 insgesamt 20 Loks der BR 151 und 657 Erzwagen der Typen Fals 175, Fal 167 und Faals 150 für 5400 Tonnen schwere Züge mit AK aus, dazu kamen noch 180 Privatwagen der Peine-Salzgitter AG. Ein auf reine Zugfunktion abgespeckter Unikuppler wird von der DB AG heute bei Rolldachwagen Tamns 895 für den alpenquerenden Tonerdeverkehr von Limburg nach Oberitalien verwendet.

Die SBB wählte für die Einheitswagen (EW) III eine Form der Wagenübergänge, die den Freiraum für den Kuppler einschränkte und ließ deswegen AK einbauen. Acht Re 4/4[II] wurden für diesen „Swiss Express" angepasst, zur Unterbringung der Federapparate mussten ihre Stoßbalken vorgestreckt werden (siehe MEB 3/2005). Die ÖBB verwen- ➔

Z5

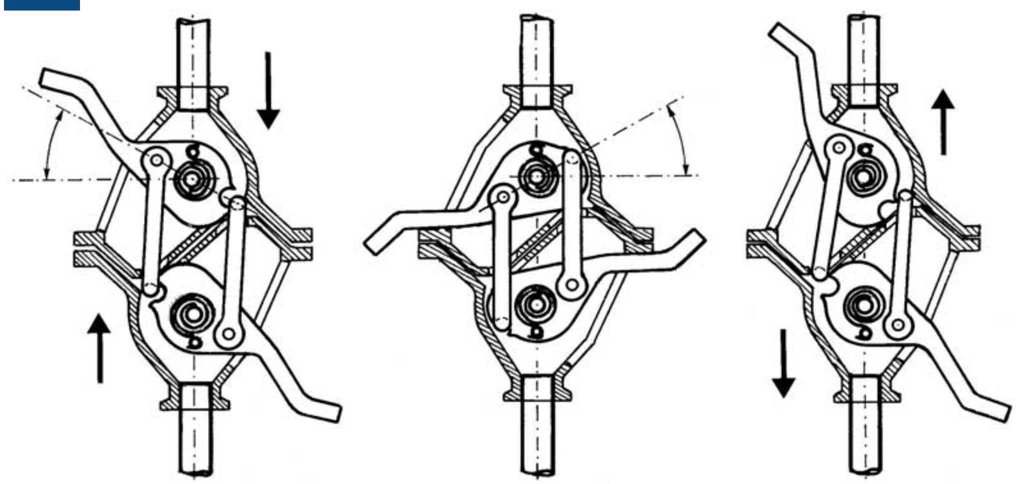


Verhinderte europäische Mittelpufferkupplung: Unicuppler UC/BSM 69 e

Zeichnung: Petrovitsch

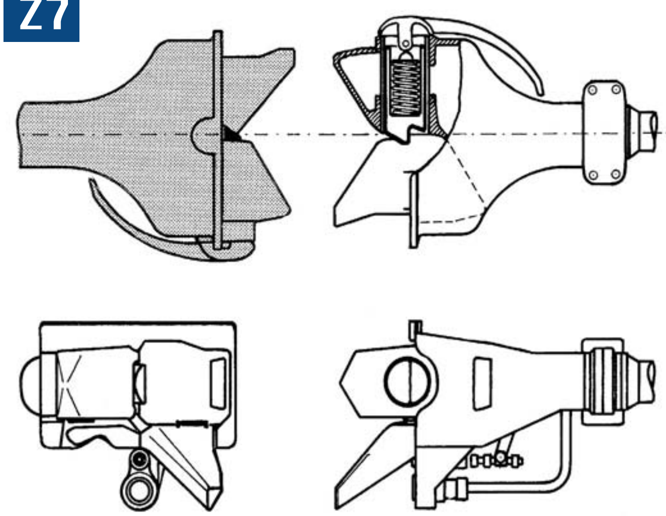
Z6

Scharfenberg-Kupplung (leichte Bauart)



Zeichnung: Petrovitsch

Z7



BSI-Compactkupplung (System Kürtössy)

Zeichnung: Petrovitsch

deten Unikuppler der vorläufigen Bauform 69 G mit einer einzigen Luftleitungsverbindung an Loks und Endwagen der Autoüberstellzüge durch den Tauerntunnel, um so das Umsetzen in Böckstein und Mallnitz zu beschleunigen.

Die für Karl Scharfenberg schon 1903 patentierte AK wurde von der Reichsbahn erst ab 1929 für abgeschlossene Betriebsbereiche wie die S-Bahnen in Berlin und Hamburg und die Flotte der Schnelltriebwagen eingeführt. Die vom Führerstand aus fernbediente „Schaku", die ohne Zutun zugleich Luftleitungen und Steuerstromkreise verbindet beziehungsweise trennt, hat sich als Standard für Triebwagengarnituren variabler Komposition etabliert, sowohl im Bereich von Nahverkehrsbahnen als auch im Hochgeschwindigkeitssektor (ICE, TGV, Shinkansen). Als Universalkupplung für einen heterogenen Wagenpark eignet sie sich unter anderem wegen des geringen seitlichen Fangbereichs und latenter Gefahr der Vereisung nicht.

Die schon ausgerichteten Kuppelköpfe werden durch den vorstehenden Kegel, der in den Trichter des Gegenkopfs eingleitet, exakt zentriert. Im Innern jedes Kopfes befindet sich das sogenannte Herzstück, das gegen die Rückstellkraft einer starken Feder um eine Vertikalachse drehbar ist. Das Herzstück entspricht einem gleichseitigen Hebel, an dem einerseits die ausfahrende Kuppelöse angelenkt ist und sich andererseits das Hakenmaul öffnet. Die Kuppelglieder beider Köpfe folgen sich bei dieser Konfiguration in ihren Bewegungen zwangsläufig.

Beim Kuppeln wird in jenem Moment, wenn die Ösen in das Maul des Gegenkopfes eingleiten, eine Verklinkung gelöst. Die Herzstücke schnellen unter der Wirkung der gespannten Federn augenblicklich in die Verschlussstellung. Der Apparat bildet nun ein Parallelogramm dergestalt, dass die beiden Kuppelösen je die halbe Kraft der Zugbeanspruchung übertragen. Eine besondere Verriegelung ist wegen der Gleichheit der Kräfte bei dieser Kupplung nicht erforderlich. Die verläss liche Fixierung (bei 60 Grad erforderlichem Drehweg bis zur Entkupplungsfreigabe) wird allein durch die entgegenwirkenden Federn gewährleistet.

Nur bei leichten Ausführungen der Scharfenberg-Kupplung, wie sie etwa die Schienenbusse VT95 trugen, erfolgt das Aufdrücken in die rastende Entkupplungsstellung von Hand. Standardausführung bei Tw-Garnituren ist heute die Fernbetätigung durch Druckluftzylinder, die vom Führerstand gesteuert werden. Der allseitig starre, fast spielfreie Schluss der Kupplungsköpfe erlaubt es, an der Stoßfläche dicht schließende, selbst absperrende Luftleitungsverbindungen herzustellen und Kontaktreihen von Steuerstromkreisen anzuordnen.

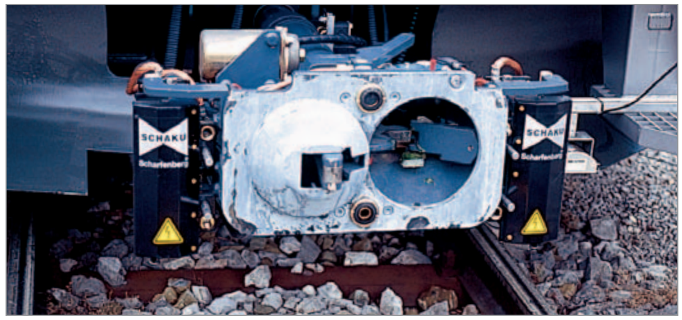
Die Scharfenberg-Kupplung ist nur wintertauglich, wenn ihre Stirnfläche bei Minustemperaturen dauernd elektrisch (mit 300 bis 600 W) geheizt wird. Betrieblich nicht genutzte, ungeheizte Frontkupplungen müssen ansonsten durch übergestülpte Hüllen oder Abdeckhauben vor einer Vereisung geschützt werden. Fahrzeuge mit Schaku können uneinge-



Foto: C. Habermann

Mit geöffneter Bugklappe rollt dieser ICE am 28. Dezember 2004 bei Opladen. Die Schaku muss nach der Fahrt erst auftauen.





Die Schaku verträgt sich nicht mit Eis und Schnee: Abdeckhauben schützen die Frontöffnungen ungeheizter Kupplungsköpfe.

Neueste Schaku-Bauform am Zugspitzbahn-Tw 14: Erkennbar sind Maul des Herzstücks und Auslösetaster für Rastung.

schränkt abgeschleppt werden, wenn ein mehr als 70 Kilogramm schwerer Übergangs-Kuppelkopf in den Zughaken der Schraubenkupplung eingehängt wurde. Ein Schieben ist in dieser Konfiguration dagegen auf Notfälle und Schrittgeschwindigkeit limitiert. Die Schaku zählt seit 1998 zur Produktpalette des Voith-Konzerns (übernommen von GEC-Alsthom, ex. LHB).

Ein ähnliches Einsatzfeld im Bereich von Nahverkehrsbahnen deckt die BSI-Compact-Kupplung ab. Nichts erinnert mehr an ihren ungarischen Erfinder Kürtössy, der sie erstmals 1926 an den Lokalbahn-Tw M 11 ff. der GySEV/ROeEE eingesetzt und das Patent später nach Luxemburg verkauft hatte. Durch vorzentrierende Leitflächen werden die Kupplungsköpfe koaxial ausgerichtet und gleiten an Schwalbenschwanzführungen zuletzt dann exakt ineinander. Die Kupplungsriegel drücken sich währenddessen an abgeschrägten Anlaufflächen gegen Federkraft nach außen, bis ihre Riegelnasen sich hintergreifend einrasten. Die Entkupplung erfolgt durch Zurückziehen eines der beiden Riegel am Handhebel oder ferngesteuert mit Hilfe eines Druckluft-Lösezylinders.

Helmut Petrovitsch/al

Kupplungs-Salat

Es hat nicht an Einfällen gefehlt, die Trichterkupplung als Urform der Mittelpufferkupplung so zu modifizieren, dass sie beim Zusammenfahren der Fahrzeuge ohne Zutun eines Kupplers von selbst ineinander findet und sich automatisch verriegelt. Um stellungsunabhängig die Symmetrie der Anordnung zu wahren, werden dabei zwei solche Kupplungen gegensinnig nebeneinander angeordnet.



Gegengleiche automatisierte Trompetenkupplung Typ Leduc-Lambert an Reko-Tw SNCF Z-115 der Pyrenäen-Metro (Juli 1984).

Die französische Bauart Leduc-Lambert hat sich seit 1909 beim „Canari", der meterspurigen Stromschienenbahn in den östlichen Pyrenäen, bis heute unverändert erhalten. Die Trompete hat sich bei dieser Konstruktion zu einem regelrechten Fangtrichter geweitet und die verdickte Frontknolle des eingleitenden Kuppeleisens rastet in einer entsprechenden gewichtsbelasteten Falle ein.

Bei der Schweizer Doppeltrichterkupplung der G. Fischer AG Schaffhausen („+GF+") fällt der vertikale Steckbolzen selbsttätig in die Frontösen der Gegenkupplungen ein. Diese Kupplung findet sich in der leichten Version GFT (T wie Tram) bei vielen schweizerischen Straßen- und Überlandbahnen. Die massivere Bauart GFN verbindet unter anderen die Fahrzeuge des Meterspurnetzes der Zentralbahn (Brünig/Engelberg samt MIB) und der Berner Oberlandbahnen.

Weitgehend unbemerkt blieb, dass Stadler die GTW 2/6 für Regionalverkehr Mittelland und Thurbo ebenso wie die „Flirt" von SBB und TILO mit einer bislang unbekannten neuen AK ausgeliefert hat. FK-9-6/FK-15-12 nennt Schwab Verkehrstechnik diese Kupplung, die ihrem Funktionsprinzip nach als eine sich starr verbindende Willison-Bauart anzusprechen wäre. Durch Quereingleitung entsteht ein Formschluss, so dass die Zugkräfte überwiegend durch die seitliche Verhakung feststehender Teile der Kupplungsköpfe übertragen werden. Sie belasten nur zu einem Bruchteil das bei dieser Bauart waagrecht liegende Riegelsystem. Zwei Luftleitungsverbindungen sind in die ebene, geheizte Stoßfläche integriert.



Seit 2003 neu bei Schweizer GTW und Flirt: Schwab-Kupplung nach Willison-Prinzip der Quereingleitung zum Formschluss.

Fotos (7): Petrovitsch

An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe“, Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Bahntrasse

Betrifft: „Fahrplan nach Ebbe und Flut“, Heft 4/07

Der Autor irrt, wenn er schreibt, dass von den ursprünglichen Bahnanlagen an der Ostspitze der Insel Wangerooge nichts mehr zu sehen ist. Auf den (noch vorhandenen) Pflöcken verlief einst die Bahntrasse zum Ostanleger. Neben der Zweigbahn zur Jugendherberge gibt es am Ortsausgang, in Höhe des Deichdurchlasses, noch einen Abzweig zum Bauhof Wangerooges. *Hans-Joachim Suhren, 26605 Aurich-Extum*



Foto: Suhren

Die Pflöcke markieren den Verlauf der einstigen Bantrasse zum Ostanleger Wangerooges.

TT-Wagen

Betrifft: „Im Planetarium“, Heft 4/2007

In dem Artikel ist Ihnen ein Fehler unterlaufen. In der Tabelle über die verfügbaren Wagen führen Sie für TT neben Tillig auch Fleischmann auf mit den Artikelnummern 8644 und 8110. Bei beiden Modellen handelt es sich um N-Fahrzeuge. Leider stellt Fleischmann neben der Drehscheibe keine weiteren Artikel für TT her.

Simeon Ostberg, E-Mail

Anmerkung der Redaktion: Hier war nicht der Wunsch der Vater des Gedanken. Vielmehr hat uns ein technischer Fehler bei der Konvertierung der Tabelle mit ihren Tabulatorenstopps einen Streich gespielt.

Richtigstellung

Betrifft: Probefahrt „Ab ins Bad“, Heft 4/2007

Soeben haben wir das neue Heft mit Ihrem Test der Liliput-Personenwagen erhalten. Mit Erstaunen und Verärgerung haben wir diesen Bericht zur Kenntnis genommen. Sie verteilen drei Schlusslaternen für Wagen, die Sie mit „ausgezeichnet“, „authentisch“ oder „sehr gut“ beschreiben. Darüber hinaus beschreiben Sie die Liliput-Preise als „im oberen Segment für Zweiachser“. Es muss Ihnen leider entgangen sein, dass die Preise für vergleichbare Zweiachser wie folgt sind: Von 22,90 (Roco) bis 51,20 Euro (Brawa).

Gerda Schwab, Vertrieb/Marketing Bachmann Europe Plc, Niederlassung Deutschland, 90518 Altdorf

Anmerkung der Redaktion: Die zitierten Bewertungen beziehen sich auf Einzelaspekte. Wir haben keineswegs behauptet, dass Liliput-Bachmann allein im oberen Segment vertreten ist. Aber: Wie viele Modellbahner hätten zu D-Mark-Zeiten für einen Zweiachs-Personenwagen über 50 Mark ausgegeben?

Mit Dampflok

Betrifft: „Servus Vindobona“, Heft 2/2007

So weit mir bekannt ist, war 1979 der Schnellzug „Vindobona“ der einzige Schnellzug im damaligen freien Westen, welcher noch dampflokbespannt war, wenn auch nur vom tschechischen Grenzbahnhof Ceske Velenice bis Gmünd, Niederösterreich. Die Lok 556.0506 war damals die einzige Planlok für den Verkehr zwischen den beiden oben genannten Bahnhöfen und war besonders hergerichtet gegen Schmuggel, zum Beispiel durch Zuschweißen der Schranken im Führerhaus. *Jacob H.S.M. Veen, NL-7943 RW Meppel*



Foto: Veen

29. Mai 1979: CSD-Lok 556.0506 fährt mit D 71 „Vindobona“ im niederösterreichischen Gmünd ein.

www.stumpfwaldbahn.de

Alles andere als stumpf

Der Frühling kommt, und bei vielen Museumsbahnen beginnt wieder die Fahrsaison, so auch an einem Pfälzer Badesee.

■ Ein Ausflug zur Stumpfwaldbahn am Eiswoog führt in ein beliebtes Ausflugsgebiet des Pfälzer Waldes nordöstlich von Kaiserslautern. Dort wollten einige Feldbahnenthusiasten die Erinnerung an diese Industriebahnen in ihrer Region bewahren, machten sich ans Werk und bauten zunächst zwei Kilometer neue Strecke auf. Auf der guten Vereinshomepage kann man die Geschichte der noch relativ jungen Museumsfeldbahn von der Idee bis zur Realisierung nachlesen. Viele Bilder von den Aktivitäten zeigen einen lebendigen Verein.

http://home.pages.at/schmalspurmodule/

Von Käbschütz nach Schönheide

Hans-Jürgen Eicke baut Schmalspurmodule und stellt seine sehenswerten Ergebnisse zur Anregung ins Netz.

■ Gute Anlagen mit Motiven sächsischer Schmalspurbahnen müssen nicht immer riesengroß sein. Die auf dieser Homepage vorgestellte H0- und H0e-Anlage zeigt vielmehr, wie man gut gestaltete Module kombinieren kann – und vor allem machen die guten Fotos und Erklärungen Lust auf Nachahmung! Im angenehmen Plauderton berichtet Hans-Jürgen Eicke vom Werden und Wachsen seiner Anlage und erzählt überdies Geschichten drumherum. Da macht Hinschauen Vergnügen!

www.freeweb.hu/lillafoto/index.html

Waldbahn und Neubaugebiet

Bei Miskolc in Ungarn gibt es eine interessante schmalspurige Waldbahn. Jakóts Ádám stellt sie online vor.

■ LÁEV ist die Lillafüredi állami erdei vasut, zu deutsch Lillafüreder Staatswaldbahn. Sie beginnt im Miskolcer Neubaugebiet Diósgyör und schlängelt sich 14 Kilometer durch das Bükk-Gebirge. Die auch auf Deutsch verfasste Homepage gibt einen guten Einblick in Geschichte und Betrieb dieser kleinen 760-Millimeter-Bahn, deren landschaftlicher Höhepunkt Ort und Bahnhof von Lillafüred sind. Auch alle Anfahrtsmöglichkeiten werden gut beschrieben und die guten Bilder wecken Reiselust.

0e-club-stpoelten.heim.at

Exklusiv

Die Spur-0-Bahner bilden schon einen besonderen Zirkel, das gilt umso mehr für die 0e-Freunde.

■ Der 0e-Club-St.-Pölten hat schon mehr als fünf Jahrzehnte auf dem Buckel und die meisten typischen Probleme eines Modellbahnclubs erlebt: Umzug, Mitgliedermangel. Aber was der Verein mit seinen sieben aktiven Mitgliedern auf die Beine stellt, ist trotzdem beachtlich. Vor allem die vollständig im Selbstbau entstandenen Lokomotiven sind einen Besuch dieser Internetseite wert. Da die Gleise, Gebäude und Bäume ebenso im Eigenbau entstehen,



ist die Fertigstellungsgeschwindigkeit der Anlage eher moderat. Zum Thema Selbstbau würde man sich als virtueller Besucher noch mehr Baubilder und Beschreibungen wünschen. Auch die Anlage selbst könnte noch mit weiteren Bildern auf der Homepage vertreten sein. Gut ist die Rubrik Schmalspurliteratur, dort erfährt der Interessierte, was es über österreichische Schmalspurbahnen gab oder gibt.

Maschendrahtzäune gehören beim Vorbild zu den preisgünstigsten und damit auch weit verbreiteten Einfriedungen. Saemann fertigt einen Zaun in H0.

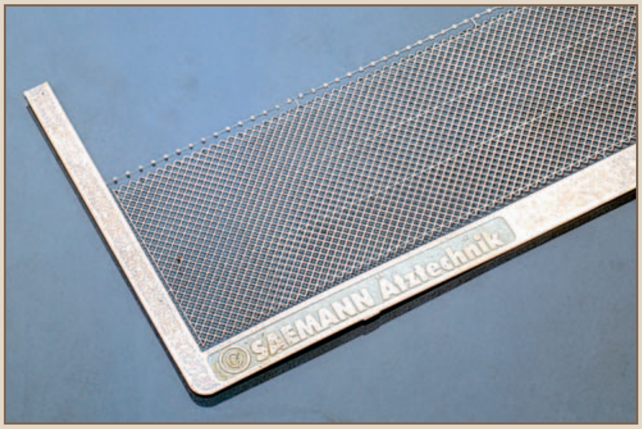
Blickfang mit Durchblick

Neben Lattenzäunen, Mauern und Eisengeländern ist der Maschendrahtzaun wohl am häufigsten vertreten, wenn es gilt, Grundstücke abzugrenzen. Im Gegensatz zu anderen Absperrungen gewährt der Maschendraht durch seine Zierlichkeit Einblicke, schützt also nicht vor neugierigen Blicken, es sei denn, das Grundstück wird zusätzlich von einer Hecke gesäumt.

Auch im H0-Maßstab gibt es mehrere Anbieter von geätz-

Die beste Wirkung erzielt der Zaun, wenn man ihn im Anlagen-Vordergrund in Augenschein nehmen kann.





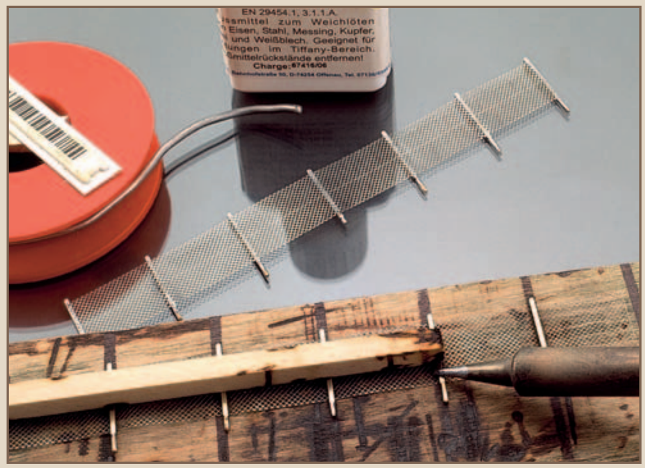
Der geätzte H0-Zaun von Saemann wird in zwei Höhen geliefert (im Bild die hohe Ausführung mit Stacheldraht-Aufsatz).



Für die Aufstellung als Gartenzaun musste sich das Ätzteil eine Reduzierung der Höhe gefallen lassen.



Die Modellpfosten entstehen aus 1x1 mm Vierkantprofil.



Die zuvor einseitig verzinnten Pfosten unter Zuhilfenahme einer Holzleiste werden Stück für Stück im 20-mm-Abstand aufgelötet.



Bei etwas höheren Zäunen wurden früher auch oft Betonpfosten verwendet.

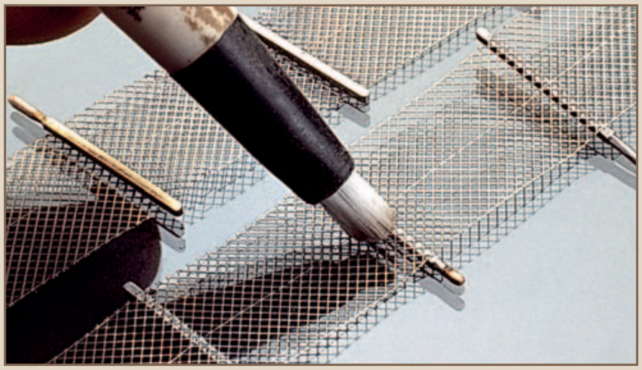
ten Maschenzäunen, die filigranste Ausführung liefert dabei nach wie vor die Firma Saemann (Zweibrücker Str. 58, 66953 Pirmasens). Der Zaun ist aus einem 0,1 mm dünnen Neusilberblech geätzt und weist eine Stärke von ebenfalls 0,1 mm bei den einzelnen Drähten auf.

Die hohe Ausführung mit 23 mm ist am oberen Ende mit einem Stacheldraht versehen und eignet sich somit besonders für Werksgelände oder gar militärische Anlagen. Die niedrige Version ist mit einer Höhe von 11,5 mm für die Umzäunung von Haus und Gartengrundstücken vorgesehen.

Trotz des dünnen Materials, das fast schon einer Folie ähnelt, sind die Ätzteile gut zu verarbeiten. Zum Schneiden und Ablängen genügt eine kleine Haushaltsschere. Da für diesen Beitrag kurzfristig nur der hohe Zaun zur Verfügung stand, wurde er im Bereich des waagerecht verlaufenden Spanndrahtes gekürzt. Der Zaun müsste oben und unten in einer durchgehenden Linie als Spanndraht enden, dieser verläuft allerdings mittig durch die jeweils erste Rautenreihe. Das überstehende Zickzackmuster trennt man daher mit der Schere ab

Als Pfosten kommt sowohl Messingdraht (Stärke 0,5 mm), als auch Vierkantprofil mit 1 x 1 bis 1,5 x 1,5 mm in Frage. Mit dem Vierkantprofil lassen sich stimmig wirkende Betonpfosten nachbilden, wie sie heute noch oft zu finden sind. In den meisten Fällen sind diese Pfosten am oberen Ende halbrund ausgeführt. Die Rundung verpasst man dem Messingprofil mit einer kleinen Feile. Am unteren Ende lässt man 4 bis 5 mm Material stehen, das beim Einstecken ins Gelände für festen Halt sorgt. Die exakte Länge kann man auch mit einer angeritzten Linie markieren und das überstehende Ende rund zurechtfeilen. Um die Pfosten am Zaun zu befestigen, kommt nur eine Lötverbindung in Frage. Beim Verkleben mit Sekundenkleber würden die Maschen sofort zulaufen.

Es genügt übrigens, eine Seite des Pfostens zu verzinnen und ihn mit dieser Seite auf dem Ätzteil exakt auszurichten. Als Orientierung für einen einheitlichen Abstand und die Rechtwinklichkeit kann man ➔



Um die bestmögliche Haftung der Grundierung zu erhalten, säubert man zuvor die Lötstellen mit einem Glasfaserstift.



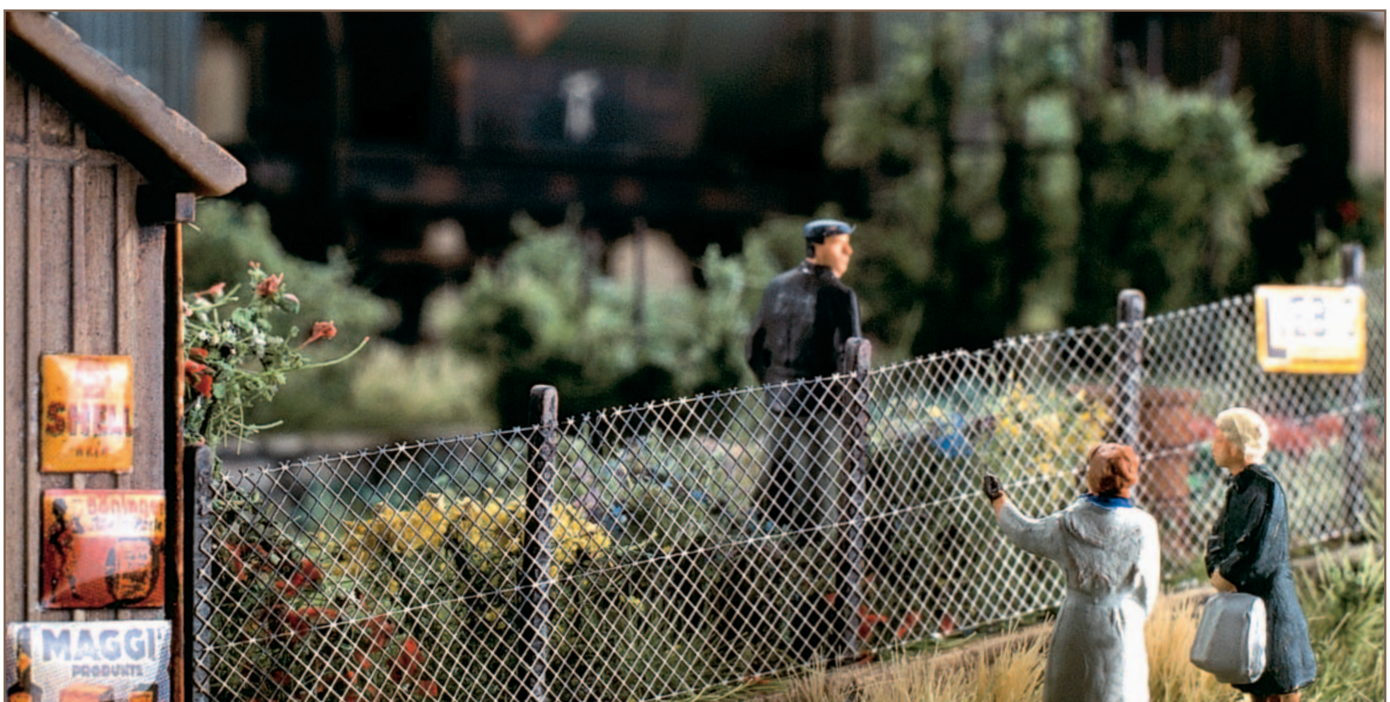
Bevor die Pfosten mit dem Pinsel grundiert werden, deckt man das Ätzteil mit Tesafilmstücken ab.

entsprechende Hilfslinien auf die Lötunterlage zeichnen. Zum Verlöten genügt es, das Ätzteil mit Flussmittel zu versehen und nur den Pfosten kurz zu erhitzen. Wegen des empfindlichen Materials ist von dem Gebrauch eines Lötbrenners abzuraten. Bei der Verwendung von runden Pfosten verzinnt man dagegen den kompletten Messingdraht. Lackiert werden übrigens nur die Pfosten, das Zaungewebe bleibt metallisch blank.

Die Pfosten kann man auch mit dem Pinsel kolorieren, das Ätzteil deckt man beiderseits mit Tesafilmstreifen ab. Die Vorderseite der Pfosten lackiert man komplett mit den Maschen. Nach dem Trocknen legt man das Rautenmuster durch vorsichtiges Überreiben mit feinem Schmirgelpapier wieder frei. Der fertige Zaun ist insbesondere für den Dioramenbau geeignet, auf größeren Anlagen ist er wegen der geringen Materialstärke fast schon unsichtbar. *Jörg Chocholaty*

Das Gespräch über den Gartenzaun könnte auch die höchst bemerkenswerte Filigranität des Saemann-Produkts zum Thema haben.

Fotos: J. Chocholaty

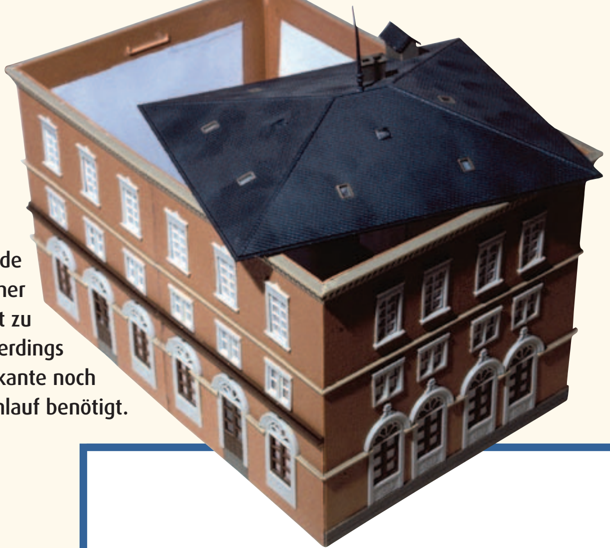


3



Das Doppelhaus präsentiert seine Fassade; die Fuge in der Gebäudemitte ist noch zu verspachteln.

4



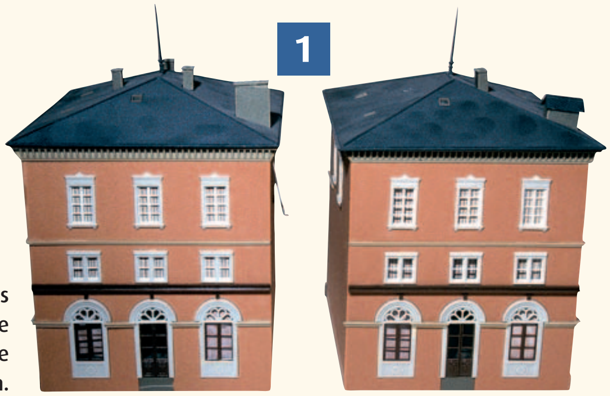
Für das neue Gebäude sind die Einzeldächer natürlich so nicht zu verwenden. Allerdings wird die Traufenkante noch für den Umlauf benötigt.

2



Die Trennschnitte an den abgedeckten Baukörpern sind so auszuführen, dass der Horizontalabstand der Fenster gleich bleibt.

1



Die Eckpavillons des Bahnhofs Neustadt an der Weinstraße bieten sich für eine gekonnte Zweckentfremdung an.

Aus zwei mach eins: Rolf Siedler zeigt, wie man mit einer geschickten H0-Bausatzweckentfremdung zu ganz individuellen Ergebnissen kommen kann.

Verwandlung

Auf Neudeutsch Kitbashing, Bausatzumwandlung in geläufigerer Muttersprache: Mit vergleichsweise einfachen Mitteln gelingt es, aus Großserienprodukten Modellgebäude höchst eigenständigen Zuschnitts zu kreieren. Die Veränderung, gelegentlich mit einer Zweckentfremdung einhergehend, lohnt sich allemal, bedeutet sie doch für Modellbauer und -bauerin die Abkehr vom handelsüblichen Einerlei.

Ein gutes Beispiel bietet der Faller-H0-Bausatz des Bahnhofs Neustadt an der Weinstraße, dessen beide Eckpavillons geradezu prädestiniert sind, zu einem neuen Baukörper zusammengefügt zu werden. Das so entstehende Doppelhaus kann als reines Wohngebäude, als gemischtes Wohn- und Gewerbeobjekt oder auch als Verwaltungsgebäude eine neue Verwendung auf der Modellbahnanlage finden.

Im vorliegenden Fall waren die Eckpavillons bereits vormontiert. Die Vorgehensweise ist aber ohne weiteres auf den Bausatzzustand, der natürlich Manches erleichtert, zu übertragen.

Um dem künftigen Doppelhaus ein homogenes Aussehen der Fassade zu verleihen, ist auf einen gleichmäßigen waagerechten Abstand der Fenster auch in der Gebäudemitte zu achten. Entsprechend sind die Trennlinien auszumessen, an denen die Miniflex oder, im Einzelteilezustand, ein scharfes Skalpell samt Stahllineal zum Einsatz kommen. Aus Stabilitätsgründen können die ursprünglichen Innenseitenwände, selbstverständlich entsprechend gekürzt und unter Verzicht auf die Obergeschossfenstereinfassungen, als Querverstrebung genutzt werden.

Um den individuellen Charakter zu verstärken, empfiehlt es sich, die zum Bausatz gehörenden Rustikamauerwerksplatten fürs Parterre und die vertikalen Wandvorlagen wegzulassen, stattdessen durch die horizontalen Stockwerksgesimse die harmonische Einheit der Front zu betonen.

Sind die beiden Baukörperteile auf Passgenauigkeit überprüft und hernach inklusive des umlaufenden Kranzgesimses zusammengefügt und verklebt, ist gegebenenfalls die Naht in der Gebäudemitte zu verspachteln, zu verschleifen und der Fassade eventuell farblich anzupassen. Wer diesen Aufwand, der zuallermeist auf einen kompletten Neuanstrich hinausläuft, scheut, kann sich allerdings auch einfacher helfen: Eine geschickt platzierte Efeuranke, etwa aus Heki-Flor (# 1551), kaschiert die Stoßfuge der Schauseite wirkungsvoll.

Da Dachplatten und Dachrinne des Faller-Bausatzes zwar eine Einheit bilden, aber exakt auf das umlaufende Kranzgesims passen, liegt es nahe, die Dachtraufenpartie abzutrennen und diese schmalen Streifen mit dem das aufgehende Mauerwerk

Der mit der Miniflex abgetrennte Ansatz der Dachtraufe passt exakt als Umlauf auf das den Abschluss des aufgehenden Mauerwerks markierende Gesimsband.



5



6

Der Hilfsdachstuhl entsteht aus Kunststoffresten, aber auch Karton eignet sich für das neue Mansardwalmdach, das hier mit Vollmer-Platten gebaut wird.

Für ein Vorbildgebäude dieser Machart höchst ungewöhnlich wäre diese ein Blechdach imitierende Eindeckung, die folglich auf ein Notdach schließen lässt.

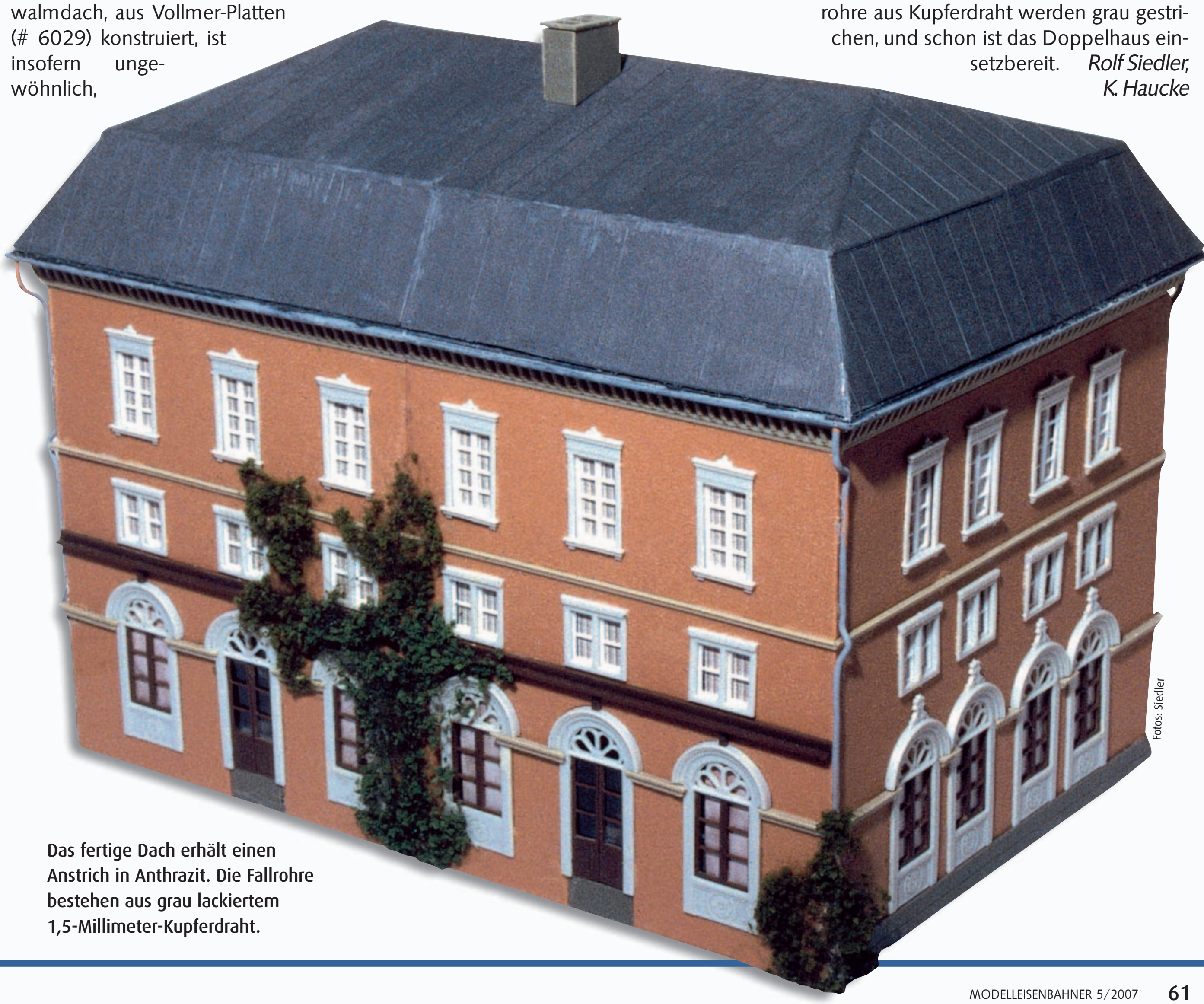


7

abschließenden Kranzgesims zu verkleben. Ein Hilfsdachstuhl, zum Beispiel aus Kunststoffplatten oder Architekturpappe, ist erforderlich, um das neue Hauptdach gestalten zu können.

Das hier vorgeschlagene Mansardwalmdach, aus Vollmer-Platten (# 6029) konstruiert, ist insofern ungewöhnlich, als diese Eindeckung ein Blechdach nachempfindet. Dies lässt den Schluss auf ein Notdach zu, verlangt doch gerade diese Dachform üblicherweise Schindeln oder Pfannen. Bei der Verwendung als Büro- oder Verwaltungsgebäude eines Industriebetriebs ist freilich eine derartige Dachdeckung nicht ausgeschlossen.

Das Dach erhält noch eine Mattlackierung im Anthrazitton von Humbrol, die Fallrohre aus Kupferdraht werden grau gestrichen, und schon ist das Doppelhaus einsetzbereit. *Rolf Siedler, K. Haucke*



Das fertige Dach erhält einen Anstrich in Anthrazit. Die Fallrohre bestehen aus grau lackiertem 1,5-Millimeter-Kupferdraht.

Fotos: Siedler

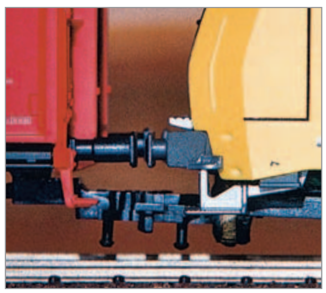
BASTELTIPPS

Kurzgekuppelt in H0

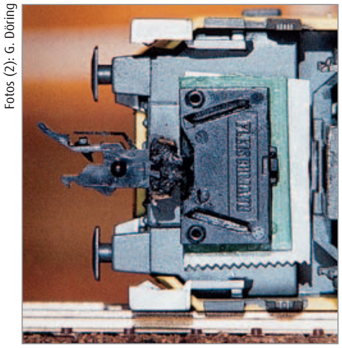
Pikos preiswerte Hobby-Loks erhalten eine Kurzkupplungskulisse.

■ Mit seinen Hercules-Modellen hat die Firma Piko schöne und preisgünstige Lokomotiven auf den Markt gebracht. Einziges gravierendes Manko: Sie haben nicht nur keine Kurzkupplungskinematik, sondern selbst die Verwendung von Kurzkupplungsköpfen ist ausgeschlossen, wenn die Lok nicht nur geradeaus fahren soll. Mit dem Kurzkupplungs-Nachrüstsatz 6574 von Fleischmann kann diesem Missstand abgeholfen werden. Neben dem Nachrüstsatz werden Teppichklebeband, ein 0,5 mm starkes Kunststoffplättchen von etwa 12 mm mal 20 mm, 0,5 mm starke und 2 mm breite Messingstreifen und Sekundenkleber als Gel benötigt. Von der Verwendung von flüssigem Kleber ist abzuraten, da er in die Kulisse kriechen kann und so die Mechanik lahmlegt. Zunächst entfernt man den Schienenräumer einschließlich des Normschachts. Das Kunststoff-Plättchen klebt man etwa 10 mm von den Puffertellern entfernt mit Teppichklebeband fest. Die Klebekraft reicht aus, wenn man mit schweren Zügen nicht allzu ruppig fährt. Die Schwalbenschwanzführung der Kinematik kürzt man um etwa die Hälfte und setzt den Kupplungskopf in das abgetrennte Stück ein. Anschließend ist das abgetrennte Stück am anderen Ende der Schwalbenschwanzführung mit Sekundenkleber zu fixieren. Zur Stabilisierung des Kupplungskopfes klebt man die passend zurechtgeschnittenen Messingstreifen ebenfalls mit Sekundenkleber seitlich an. Die Kinematik wird bündig mit der Vorderkante des Kunststoffplättchens mit Teppichklebeband fixiert. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Der Pufferabstand beträgt nun in der Geraden knapp 2 mm. Die Kulissenführung ermöglicht das Befahren von 357-mm-Radien mit 26,4 cm langen Reisezugwagen. Im vorliegenden Fall hat die Lok zwar keinen Schienenräumer mehr, aber mit angekuppeltem Wagen fällt das nicht auf. Wer nicht auf den Pflug verzichten möchte, kann ihn zurechtfeilen und an der Kulisse ankleben.

Günter Döring



Mit dem Kurzkupplungskopf ist nun echtes Puffer-an-Puffer Fahren möglich.



Die Verwendung von Klebeband zur Fixierung bedingt vorsichtige Fahrweise mit moderater Last.

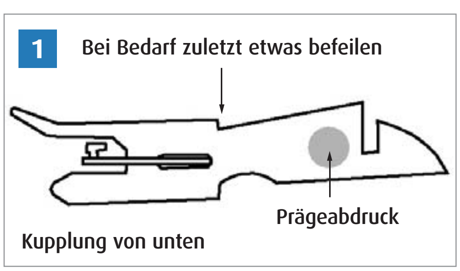
Fotos (2): G. Döring

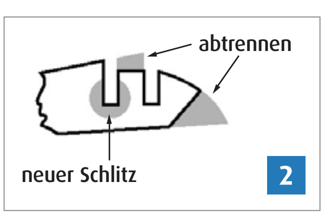
Kurzgekuppelt in TT

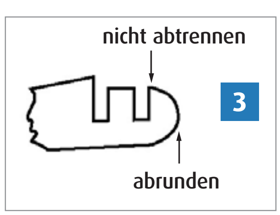
Der Wagenabstand bei Tilligs neuer TT-Kupplung lässt sich weiter verringern.

■ Nach dem Umrüsten von TT-Wagen auf die neue Tillig-Kupplung konnte man feststellen, dass der Abstand zwischen den Wagen oft unnötig groß war. Wenn man die neue Kupplung umdreht, fällt auf dem Steg eine runde Prägung auf (Zeichnung 1). Mit einer Trennscheibe in der Kleinbohrmaschine verpasst man dem Steg einen Schlitz, der die Prägung exakt in der Mitte trifft (Z2). Da der Scheibendurchmesser nicht genau dem des Drahtstiftes zur Kupplungsbefestigung entspricht, weitet man mit der Trennscheibe behutsam den Schlitz, bis der Drahtstift hineinpasst. Anschließend wird noch der gerade Teil hinter dem alten Schlitz abgeschrägt, die entstehende Spitze geringfügig gekürzt und mit einer Nadelfeile gerundet (Z3). Die derart bearbeiteten Kupplungen haben den Langzeittest bestanden. Tipp: Bei manchen Wagen musste zur besseren Seitenbeweglichkeit der Steg kurz vor dem Kupplungskopf etwas befeilt werden (Z1). Durch den geringen Kuppelabstand beispielsweise bei den Reko-Wagen empfiehlt sich der Bau eines Hand-Entkupplers. Dazu versieht man einen Holzstab an einem Ende einfach mit einem 5 mm breiten Blechstreifen (Z4).

Bernd Güttler









Zeichnungen: B. Güttler



Viele Einzelteile warten auf den Zusammenbau. Eine Vorsortierung ist dringend anzuraten.

Maschinenbau Leibelt erweckt einen Auhagen-Bekohlungskran in H0 zum Leben.

Exzentrisch in Bewegung

Funktionsmodelle bringen Leben auf die Anlage. Bevor Auhagens nicht im Lieferumfang enthaltene Bekohlungsanlage 11334 die Anlage belebt, muss der Modellbahner selbst tätig werden. Voraussetzung zum Einbau des Kohlekrans sind ausreichende Platzverhältnisse. Die Mechanik benötigt in der Tiefe etwa 20 cm.

Dem hohen Anspruch an ein mechanisiertes Produkt entsprechend, hat Arndt Leibelt (Maschinenbau Leibelt, Neugasse 2, 09456 Annaberg-Buchholz, Tel. 03733/66090, Internet: www.maschinenbau-leibelt.de) einen Kran-Ausleger und eine Mehrseilgreiferschaufel aus Messingfeinguss beigelegt, die der mechanischen Beanspruchung standhalten. Die Schaufel entspricht einem seit den 20er-Jahren gebräuchlichen Vorbild.

Erfreulicherweise bleiben dem Modellbauer Lötarbeiten erspart. Zum Zusammenbau sind ein Schraubendreher, verschiedene Schraubenschlüssel, eine Kombizange und eine kleine Flachzange vonnöten. Vor Arbeitsbeginn gilt es erst einmal, die Anleitung genau durchzulesen. Anschließend sollte man alle Teile, die leider nicht nummeriert sind, auf dem Tisch auslegen. Unbedingt nötig ist auch ein Messschieber oder Lineal, um ähnliche Bauteile (beispielsweise sieben unterschiedliche Schloss-schrauben-Größen!) auseinanderhalten zu können. Es empfiehlt sich, die Anleitung in Text-, Skizzen- und Bauteilbeschreibung zu zerlegen. Man sollte sich vor Beginn der Arbeit unbedingt die Mühe machen, sämtliche Schrauben, Muttern und Unterlegscheiben der Größe nach zu sortieren, in Filmdöschen zu legen und diese entsprechend zu beschriften. Die Zeit, die das beansprucht, ist wesentlich geringer als der Aufwand, jedes Schräubchen vor Gebrauch nachzumessen. Die Beschriftung der isometrischen Zeichnungen und Ansichten in der Anleitung ist mustergültig. Dass bei einer für Laien komplexen Mechanik mit dem Arbeitsfortschritt die Zeichnung unübersichtlicher wird, dürfte klar sein. Dafür nimmt die Anzahl der zum Einbau infrage kommenden Teile ab. Ausgerechnet beim Bauschritt „Einziehen der Seile", bei dem auch die korrekte Stellung der Exzenter wichtig ist, fehlen Zeichnungen. Darum ist der Bausatz für Einsteiger in den Funktionsmodellbau weniger geeignet, obwohl alle Teile perfekt passen und alle Gewinde und Löcher vorhanden sind. Wenn etwas nicht passt, hat der Modellbauer einen Fehler gemacht. Ein Genuss ist die Montage aber allemal, da die Mechanik großzügig dimensioniert ist, was der Übersichtlichkeit gut tut.

Zur Spannungsversorgung kann man zwischen einem handelsüblichen Netzgerät und einem Anschluss an den Wechselstromausgang eines Modellbahn-Trafos wählen. Auch wenn die Anleitung Arndt Leibelts sich zunächst mit dem Bau des Auhagen-Bausatzes beschäftigt, würde ich trotzdem erst die Mechanik montieren, weil dann sofort klar wird, welche Teile des Bekohlungskranes gegen solche von Leibelt ausgetauscht werden müssen. In der Explosionszeichnung des Auhagen-Bausatzes hätte Leibelt wenigstens die auszutauschenden Teile farblich abheben können. So muss man immer mit dem Textteil, dem Auhagen-Faltblatt und der Stückliste jonglieren und eventuell noch eine der vorangegangenen Zeichnungen be-

---

Die Modellbahnmanufaktur Sebnitz wartet mit TT–Säurekesselwagen Zh für DR und DB auf.

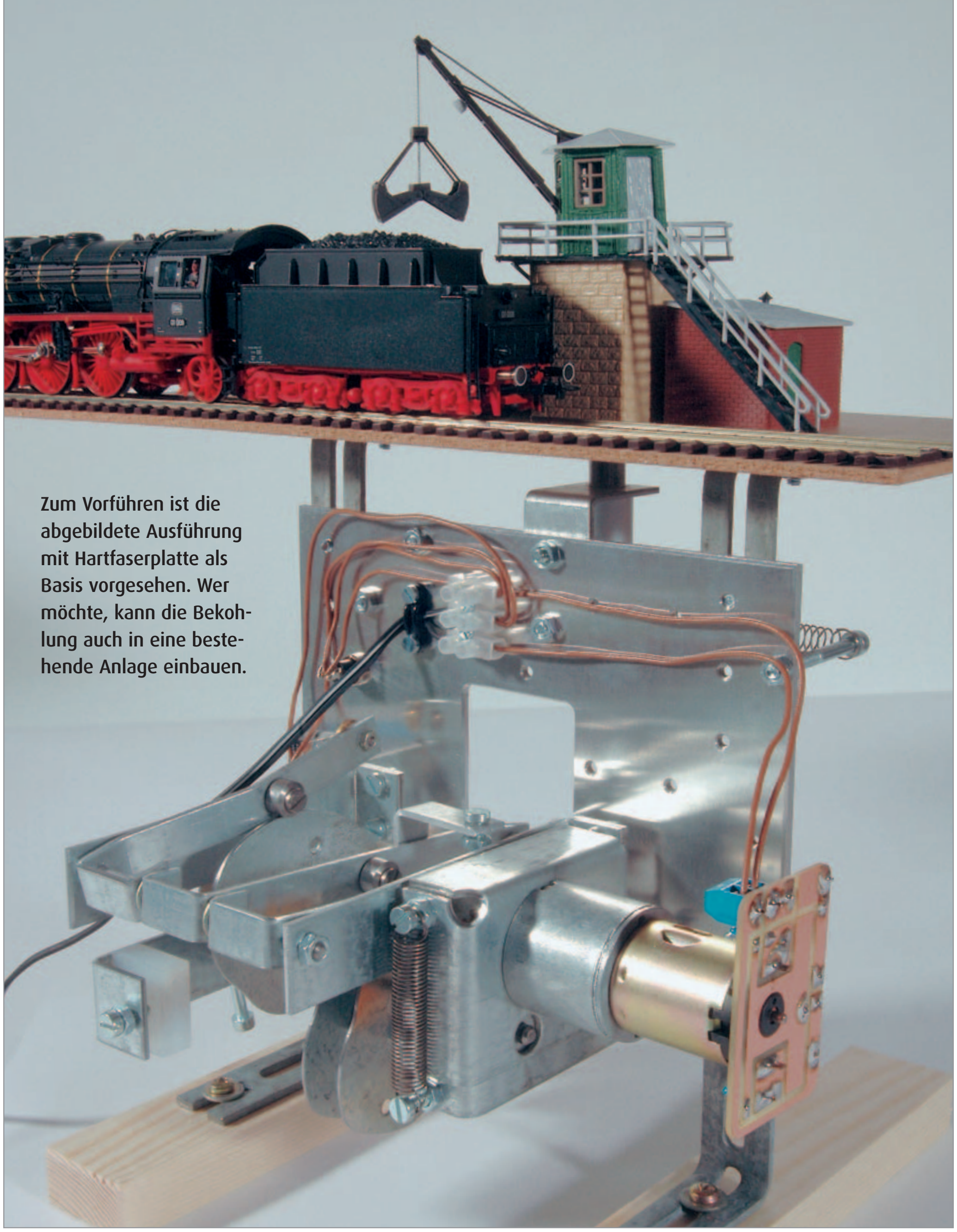
Säure-haltig

Zum Transport stark ätzender Flüssigkeiten wie beispielsweise Schwefelsäure, die eine der wichtigsten Säuren für die Herstellung verschiedener Produkte wie Farben, Textilien und Düngemittel ist, wurden Spezialkesselwagen entwickelt, die mit Kesseln aus Aluminium, Eisen oder später Edelstahl ausgestattet wurden.

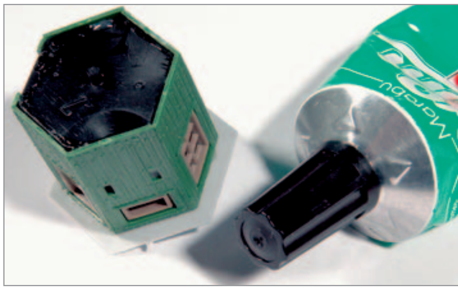
Die Modellbahnmanufaktur Sebnitz wartet nun mit zwei Wagensets auf. Sie enthalten je zwei DR- oder DB-Wagen nach Vorbild eines Wagens mit aus zwei eisernen Schalen zusammengenietetem Kessel.

Die Wagen sind exakt maßstäblich und gefallen durch ihre Filigranität und Detailtreue. Insbesondere gefällt die Ausführung des doppelschaligen Kessels einschließlich der feinen Nietenreihen. Farbgebung und Beschriftung lassen ebenfalls keine Wünsche offen. Der DR-Wagen trägt den Hinweis „vermietet an VEB Chemisches Kombinat Bitterfeld", während das bei der DB eingestellte Modell einer Firma aus Löhne (Westfalen) gehört.

Die Laufeigenschaften dieser kurzen zweiachsigen Wagen sind sehr gut. Ausgestattet sind sie mit den neuen TT-Kupplungen, die in kulissengeführten Normschächten sitzen.



Zum Vorführen ist die abgebildete Ausführung mit Hartfaserplatte als Basis vorgesehen. Wer möchte, kann die Bekohlung auch in eine bestehende Anlage einbauen.



Damit die Form des Führerhauses nach der Montage der Wände noch stimmt, klebt man mit Fixierkleber vorübergehend den Auhagen-Boden ein.

fragen. Ab Werk wird der Bewegungsablauf durch Betätigung eines Tasters aktiviert und läuft zweimal hintereinander ab. Eine Bedienung per Knopfdruck in einem Stellpult oder gar eine Digitalisierung ist auch möglich.

Wenn das Modell erst einmal zusammengebaut ist und sich Kranhaus und Greifer wie gewünscht bewegen, macht sich tiefe Befriedigung beim Modellbauer breit. Das Antriebsgeräusch des Getriebemotors macht den Betrachter auf die automatisierte Bekohlung aufmerksam. Zu einem Preis von 152,85 Euro erhält man eine hochwertige Mechanik mit exzellenter Passgenauigkeit, deren Bauanleitung aber hohe Ansprüche an den Modellbauer stellt. Mit Steckernetzteil steigt der Preis auf 157,95 Euro, mit Conrad-Spannungsregler fallen 160,95 an. Der Auhagen-Bausatz kostet 9,20 Euro. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Hervorragende Passgenauigkeit der Teile; alle Gewinde und Bohrungen vorgefertigt; Hilfsmittel liegen bei

KONTRA Anspruchsvolle Bauanleitung; Antriebsgeräusch; viele unterschiedliche Schrauben

PREIS 152,85 Euro

URTEILE ■ ■ ■

Erhältlich sind die Wagen über die Handelsagentur Tillig (Tel. 035971 - 90362, info@michael-tillig.de) oder den Fachhandel. 49,95 Euro sind für ein Set allerdings nicht unbedingt billig – der einzige Wermutstropfen. *Henning Bösherz*

Jeweils ein Paar DB- (li.) oder DR- (re.) Säurekesselwagen beinhaltet das Wagenset der Modellbahnmanufaktur Sebnitz.



Auf einen Blick

PRO Interessantes Vorbild; Maßstäblichkeit; Detailtreue; Filigranität; Beschriftung

KONTRA Etwas hoher Preis

PREIS Set 49,95 Euro (Empfehlung des Herstellers)

URTEILE ■ ■ ■ ■



Elegantes Design in Frühlingsfarbtönen: Der dreiteilige Triebzug lädt ein zum fröhlichen Menuett auf der heimischen Anlage.

Vom jungen italienischen Hersteller Vitrains rollt der FS-Triebzug Minuetto in H0 an.

Adliger Tänzer

Das Menuett (Minuetto) war im 17. und 18. Jahrhundert in Mitteleuropa der beliebteste Tanz des Adels. Bei der italienischen Staatsbahn Trenitalia (FS) hoffte man sicher auf eine ähnliche Beliebtheit, als man für die neueste Familie von Nahverkehrstriebzügen den wohlklingenden Namen „Minuetto" wählte. Auf der Plattform Coradia liefert Alstom (ex Fiat Ferrofiarria) seit 2004 dreiteilige Minuetto-Nahverkehrsgarnituren für Trenitalia und mehrere italienische Privatbahnen.

Die Triebzüge werden weitgehend identisch sowohl für den Betrieb unter der italienischen 3kV-Gleichstromfahrleitung wie auch als dieselhydraulische Variante ausgeliefert. Die Enddrehgestelle sind angetrieben, das so genannte „Power Pack" beinhaltet bei der elektrischen Variante (ME) zwei 313-kW-Asynchronfahrmotoren beziehungsweise einen Iveco-Dieselmotor mit 560 kW und Voith-Turbogetriebe in der Dieselversion (MD). Der E-Triebzug ist 160 km/h schnell, der Dieselzug erreicht 130 km/h.

Der junge italienische Modellbahn-Hersteller Vitrains hat beide Varianten im H0-Angebot. Der vorliegende Dieseltriebzug ist in drei Teilen in einer repräsentativen gut gepolsterten Schachtel verpackt und muss vor der ersten Fahrt zusammengesteckt werden. Endverbraucherfreundlicher wäre ein fertig montiertes Modell gewesen. Das Zumsammenstecken der Einzelteile ist zwar keine Hexerei, erfordert aber immerhin eine ruhige Hand und ein wenig Vorsicht. Häufigeres Zusammenstecken und Auseinanderziehen der feinen elektrischen Kontakte ist für deren Langlebigkeit sicher nicht förderlich.

Zusammenzustecken ist noch mehr beim Vitrains-Minuetto: Die Anzahl der Zurüstteile ist nicht unbeträchtlich, alleine die sehr schön nachgebildete Scharfenbergkupplung besteht aus sechs Einzelteilen.

Das Modell ist nach der Montage der Zurüstteile sehr schön. Die Lackierung ist perfekt und die Bedruckung gestochen scharf. Der elegante, moderne Triebzug mit den stark getönten Scheiben, der in Italien von Bozen bis Palermo anzutreffen ist, besticht durch exzellent nachgebildete Details wie etwa die Auspuff-, Lüfter- und Klimaanlagen auf dem Dach.

Das Fahrverhalten des Minuetto verdient ein Lob. Der Triebwagen schnurrt leise über die Anlage. Bei 12 Volt erreicht er eine Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h. Das ist sehr gut, zieht man das elektrisch angetriebene Vorbild ME heran, und immer noch in Ordnung für das Modell MD. Der Auslauf aus der Höchstgeschwindigkeit beträgt 270 Millimeter, das ist ordentlich. Bei einer Spannung von 2,8 Volt fährt der Triebzug mit 10 km/h leise an.

So schön die nachgebildete Schaku auch ist, aber man hätte sich bei Vitrains auch etwas für die Mehrfachtraktion einfallen lassen sollen, denn beim Vorbild sind zwei und dreiteilige Garnituren auch gemischt aus ME und MD der Alltag. Ein Zusammenkuppeln ist bei Vitrains jedoch nicht vorgesehen.

Der Bezug von Vitrains-Fahrzeugen ist hierzulande noch etwas kompliziert. Das soll sich jedoch ändern. Im Internet findet man Vitrains unter folgender Adresse: www.vitrains.it Am schönsten dürfte es sein, sich selbst einen Minuetto bei einem Italien-Urlaub als Souvenir mitzubringen. Dort wird er übrigens für etwa 230 Euro angeboten.

Stefan Alkofer

Auf einen Blick

PRO Detaillierte maßstäbliche Nachbildung des Vorbilds; ausgewogenes Fahrverhalten; Preis; Verpackung

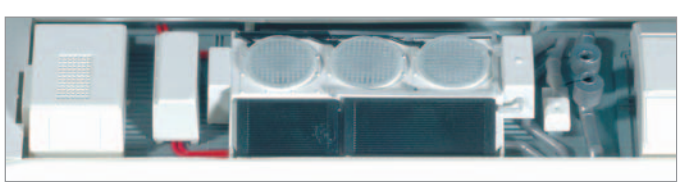
KONTRA Zahlreiche Zurüstteile; Mehrfachtraktion nicht vorgesehen

PREIS Etwa 230 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒

Steckbrief

- V_{max} bei 12 V 190 km/h
- V_{max} Vorbild (dieselhydraulisch, 130 km/h) bei 8,9 V
- Auslauf aus V_{max} 270 mm
- Auslauf aus 100 km/h 70 mm
- Anfahren (2,8 V) 10 km/h
- ***Hersteller:*** Vitrains/Italien
- ***Nenngröße, Spur:*** H0/16,5 mm
- ***Andere Ausführungen:*** Elektrischer Triebzug, mehrere italienische Privatbahnvarianten
- ***Gehäuse:*** Kunststoff
- ***Fahrgestell:*** Metall und Kunststoff
- ***Lichtwechsel:*** Fahrtrichtungsabhängig
- ***Digitale Schnittstelle:*** NEM 652
- ***Kraftübertragung:*** Beide Achsen des Enddrehgestells des Motorwagens sind angetrieben
- ***Haftreifen:*** Zwei



Das facettenreiche Dach des Triebzuges haben die italienischen Konstrukteure mit viel Liebe zum Detail nachgebildet.



Für H0-Norwegen-Fans sind die B3-Wagen unverzichtbar. Auch alle anderen H0-Fahrer sollten die Wagen ins Auge fassen.

Skandinavische Klassiker

Der norwegische Modellbahnhersteller NMJ liefert die B3-Wagen der NSB im Maßstab 1:87.

Nicht nur Skandinavien-Freunde unter den Modellbahnern dürften den norwegischen Hersteller NMJ kennen. Das liegt zumeist an den nicht ganz preiswerten, aber herausragenden Metallmodellen der Superline-Serie in den Spurweiten H0 und 0. Eine Nummer preisgünstiger und aus Kunststoff, aber ebenso reich detailliert sind die Modelle der Topline-Familie.

In dieser Produktreihe sind auch die so genannten B3-Wagen erhältlich, die ab den 1960er-Jahren über geraume Zeit den norwegischen Personenverkehr prägten. Erst kürzlich wurden die letzten Wagen außer Dienst gestellt.

Neben den verschiedenen Standard-Personenwagenkonfigurationen A, B und AB gab es auch eine Vielzahl von Spezialwagen wie etwa Post-, Gepäck- und Schlafwagen. Die meisten Varianten sind bei NMJ in H0 erhältlich. Die Wagen gefallen durch ihre saubere Detaillierung. Die fein gravierten Drehgestelle zeigen eine schöne Tiefe, freistehende Griffstangen an den Einstiegen hinterlassen einen guten Eindruck. Die Fenster sind sauber eingesetzt und die Inneneinrichtung ist akkurat nachgebildet und farblich differenziert. Die Lackierung im charakteristischen Rotbraun der NSB der 1960er- und 1970er-Jahre sowie die Bedruckung sind ohne Fehl und Tadel. Die maßstäblichen Wagen sind 270 Millimeter lang und machen so auch in engeren Radien noch eine passable Figur.

Für rund 45 Euro erhält man sehr gute Wagen, deren Vorbilder als Kurswagen zeitweise sogar bis nach Hamburg kamen. NMJ-Produkte gibt es im Fachhandel, auf den bekannten großen Messen oder direkt unter www.nmj.no (Homepage auf Deutsch, Preise in Euro).

Stefan Alkofer

Auf einen Blick

PRO Detaillierung; Lackierung und Bedruckung; farblich differenzierte Inneneinrichtung

KONTRA –

PREIS Etwa 45 Euro

URTEILE



Der US-Hersteller Atlas bietet die Alco-RS-32 als H0-Modell in seiner preiswerten Trainman-Serie an.

Schlichte Schönheit: Roadswitcher wie die RS-32 haben für den Modellbahner den Vorteil vielseitiger Einsatzmöglichkeiten.

Coupiert

Den Überblick über manch amerikanische Lokomotivfamilie zu behalten, ist eine Kunst: Zu den unübersichtlichen Familien gehören auch die Road Switcher-(RS)-Loks der American Locomotive Company (Alco). Die ersten Maschinen der Familie waren die RS-1, die ab 1941 gebaut wurden, und zu den letzten Modellen gehörten die RS-32, die jetzt von Atlas auch in H0 erhältlich sind.

Die RS-32 wurde nur in 35 Exemplaren geliefert und anfangs lediglich von der New York Central (NYC) und der Southern Pacific Railway (SP) eingesetzt.

Die nachtschwarze RS-32 der NYC legte Atlas in der günstigen Trainman-Serie auf, was man dem Modell mit den auffällig coupierten Ecken an den Enden der Vorbauten auf den ersten Blick nicht ansieht: Die Detaillierung ist makellos, die Gehäusegravuren sind fein, die montierten Handläufe filigran, lediglich an den etwas einfacheren Lüftergittern erkennt man die preiswertere Modell-Linie.

Die mehr als schlichte, jedoch typische NYC-Lackierung ist deckend und zeigt keine Einschlüsse, die Beschriftung ist gestochen scharf.

Das Führerhaus ist mit zwei Lokführern betriebsfähig besetzt und so kann die RS-32 auch sogleich ihre ersten Runden drehen.

Beinahe lautlos rollt das Atlas-Modell an und dreht auch bei 12 Volt kaum hörbar seine Runden. Bemerkenswert ist der gigantische Auslauf. Aus der Höchstgeschwindigkeit, die bei 12 Volt 133 km/h beträgt, rollt die Lok butterweich 54 Zentimeter aus und selbst bei einer Geschwindigkeit von 85 km/h reicht es noch für 250 Millimeter. Die Zugkraft in der Ebene ist in Ordnung, 20 vierachsige Wagen bedeuteten für die RS-32 Grenzlast. In Steigungen nimmt die Zugkraft mangels Haftreifen rasch ab.

In den USA empfiehlt Atlas den sehr freundlichen Preis von 79,95 US-Dollar. Aber auch der von den deutschen Importeuren gehandelte Preis von rund 70 Euro übt einen starken Kaufreiz aus, denn für diesen günstigen Preis erhält der Kunde sehr viel Lokomotive! *Stefan Alkofer*

Auf einen Blick

PRO Detaillierung; Lackierung und Bedruckung; ausgewogenes Fahrverhalten; Preis

KONTRA -

PREIS Etwa 70 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

Steckbrief

- V_{max} bei 12 V 133 km/h
- V_{max} Vorbild (113/129 km/h) bei 10,2/11,9 V
- Auslauf aus V_{max} 540 mm
- Anfahren/Kriechen (1,5 V) 6 km/h
- ***Zugkraft Ebene:*** 20 vierachsige Wagen
- ***Hersteller:*** Atlas, USA (www.atlasrr.com)
- ***Nenngröße, Spur:*** H0/16,5 mm
- ***Andere Ausführungen:*** Variante der SP
- ***Gehäuse:*** Kunststoff
- ***Fahrgestell:*** Metall und Kunststoff
- ***Kupplung:*** „AccuMate"-Kupplung
- ***Kraftübertragung:*** Vom Motor mittels Kardanwellen über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle Achsen der Lok
- ***Schwungmassen:*** Zwei



Die Gravuren der Wagen gefallen auch nach etlichen Produktionsjahren noch.

Wegen der übersichtlichen Teilezahl und der einfachen Montage eignen sich die Wagenbausätze auch für Modellbahn-Einsteiger.



Fahrzeug-Bausätze waren einst populär. Roco lockt nun mit zwei Güterwagen zum fairen Preis.

Wenn Sie in zehn Minuten...

Dieser Satzanfang findet sich mehrmals in einer mittlerweile legendären Rede des scheidenden bayerischen Ministerpräsidenten Edmund Stoiber. Darin hebt er die Vorteile einer Transrapidstrecke zwischen dem Münchner Hauptbahnhof und dem Flughafen hervor.

Während der angesprochene Zeitgewinn beim Transrapid mit einem erheblichen finanziellen Einsatz verbunden wäre, hat der Zeitverlust (durch den eigenhändigen Zusammenbau des Modells) beim Käufer der Roco-Bausätze einen erheblichen finanziellen Gewinn zur Folge.

Neben den vorwiegend auf Publikumsmessen angebotenen zweiachsigen Personenwagen startet Roco mit zwei Güterwagen einen Versuch, Fahrzeug-Bausätze wieder so populär zu machen, wie sie es in den 60er- und 70er-Jahren waren. Der vierachsige gedeckte DB-Epoche-III-Güterwagen (Gattungsbezirk Bromberg, Art.-Nr. 66641) und der zweiachsige ÖBB-Epoche-IV-Wagen (Gattungsbezirk Dresden, Art.-Nr. 66382) gehören gestalterisch zu den guten Modellen auf dem Markt. Die Bausätze finden sich in Pappschachteln, ganz umweltbewusst ohne Styroporeinsatz. Als Bauanleitung dient bei beiden Wagen ein Faltblatt mit Zeichnungen. Zum Zusammenbau des Österreichers wird nicht einmal Werkzeug benötigt. Alle Teile lassen sich in passgenaue Bohrungen stecken und halten dort auch ohne die Verwendung von Klebstoff. Beim Vierachser braucht man Kleber, da das Metallgewicht fixiert werden muss. Durch den Verzicht auf Klebstoff bei den übrigen Arbeiten gibt es keine Möglichkeit, die Modelle zu versauen. Die Griffstangen und Tritte sollte man mit einem Cutter-Messer aus dem Spritzling lösen und mit einer kleinen Flachzange oder Pinzette in die Bohrungen stecken.

Zur Montage des Dresden benötigen auch weniger Geübte kaum zehn Minuten, wegen der größeren Zahl der Teile ist für den Bromberg geringfügig mehr Zeit einzuplanen. 12,50 Euro für den Bausatz des ÖBB-Wagens stehen bei einem ähnlichen Fertigmodell 19,40 Euro gegenüber. Der Vierachser wird derzeit nur als Bausatz angeboten und kostet günstige 13,80 Euro. Sollte der Modellbahner das Roco-Angebot annehmen, folgen hoffentlich weitere Modelle. Beispielsweise wäre die Montage eines Kesselwagens ebenso unkompliziert.

Jochen Frickel

Auf einen Blick

PRO Wenige Teile; einfacher Zusammenbau; gute Detaillierung; außen kein Kleben nötig; umweltfreundliche Verpackung; günstiger Preis

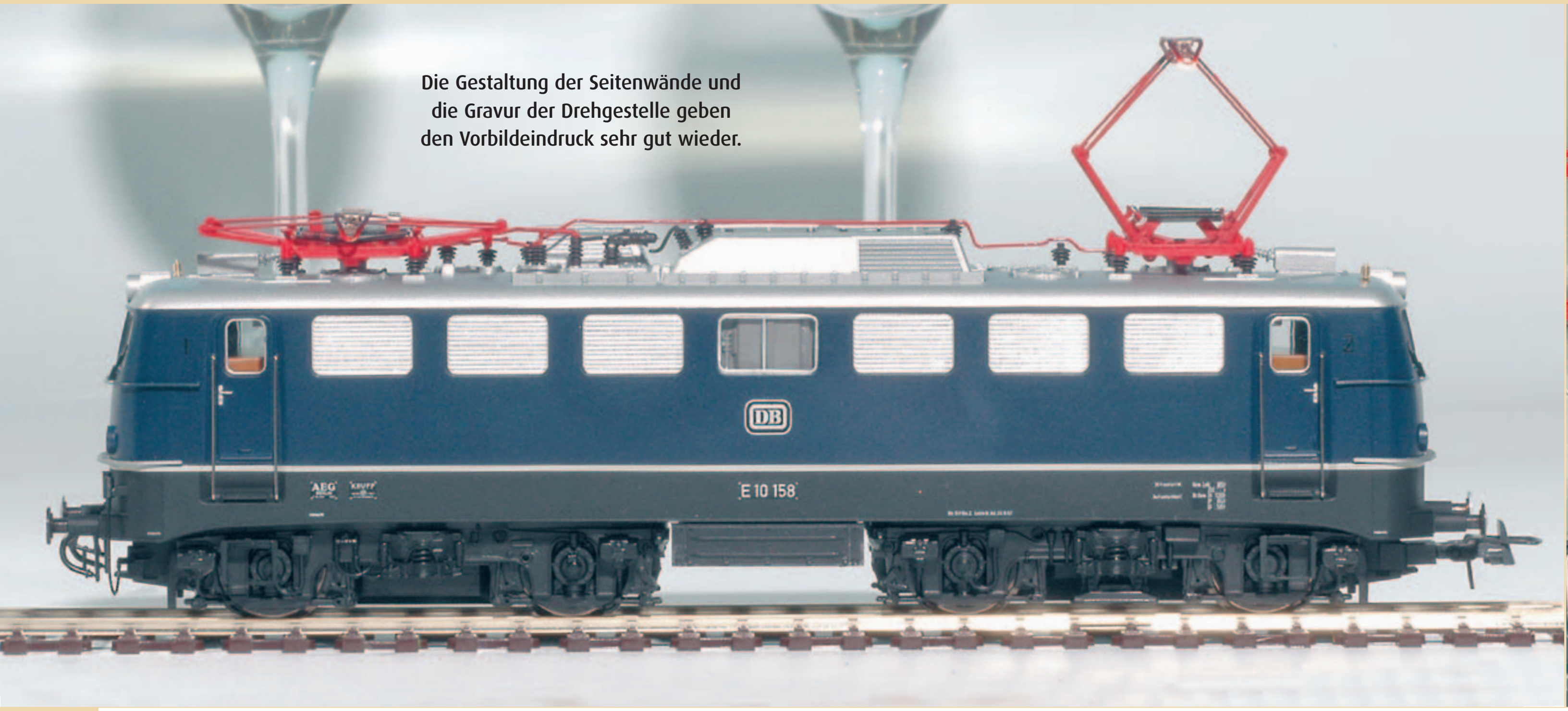
KONTRA –

PREIS UVP 12,50 Euro (66382); 13,80 Euro (66641)

URTEILE ⊠ ⊠ ⊠ ⊠ ⊠

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Die Gestaltung der Seitenwände und die Gravur der Drehgestelle geben den Vorbildeindruck sehr gut wieder.

Die E 10 mit Einfach-Lampen stand schon lange auf dem Wunschzettel der H0-Bahner. Nun hat Roco ein Einsehen und fertigt die ursprüngliche Vorbild-Version.

Herzlichen Glückwunsch

E 10 auf Schulungsfahrt

Bevor die Rheinstrecke südlich von Remagen offiziell in Betrieb ging, führte die DB Personalschulungsfahrten mit E-Loks vor regulären Zügen durch. Laut Zugbildungs-Experte Michael Meinhold müsste es sich bei dem im Frühjahr 1958 kurz vor Bacharach aufgenommenen Zug um P1284 (Koblenz – Frankfurt/Main) handeln. Im Modell lässt sich die außergewöhnliche Garnitur (E10, B3yg, B3yg, Ai-29, B3yg, B3yg, Pwi-28, Gs, Gs) aus Rocos E10, Umbauwagenpaar B3yg (2x Märklin 4318), Donnerbüchse Ai-29 (Fleischmann 5075 oder Roco 44212), Umbauwagenpaar B3yg (2x Märklin 4318), Gepäckwagen Pwi-28 (Roco 44222), 2x gedecktem Güterwagen (z.B. Fleischmann 5314 Gmhs 53, 5319 Gmhs 53 mit elektronischer Zugschlussbeleuchtung) nachstellen.

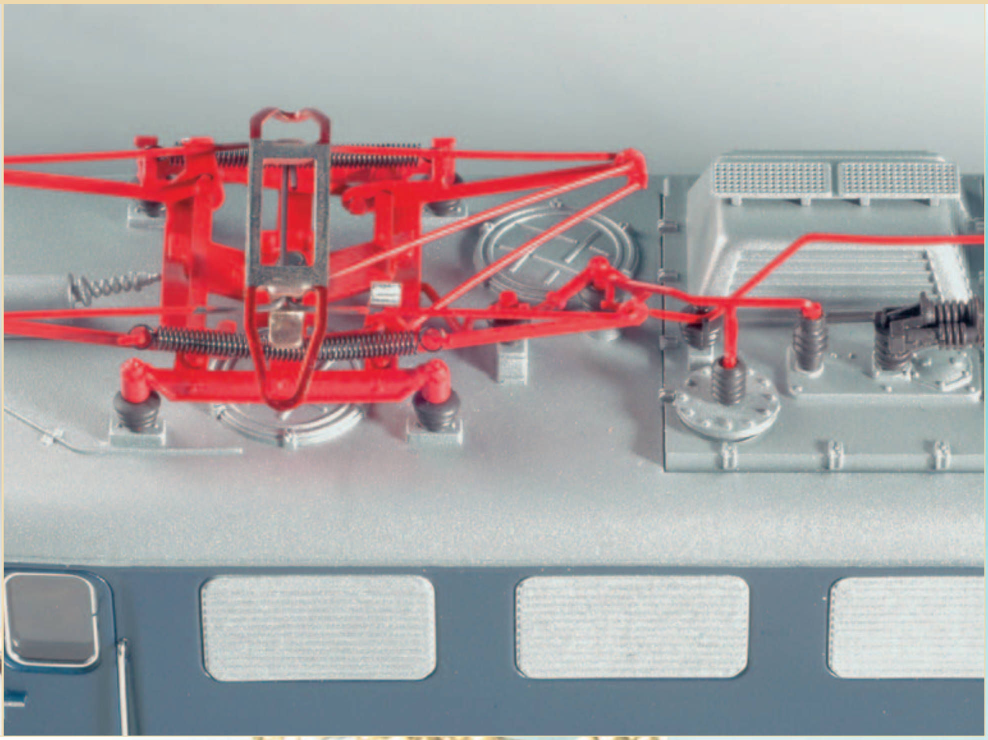
Bei Personalschulungsfahrten kamen oft nagelneue Loks vor eigentlich wenig standesgemäßen Zügen zum Einsatz.



Foto: Bellingrodt, Slg. Schumacher

Gründe, Glückwünsche anlässlich der Auslieferung von Rocos E 10.1 mit Einfachlampen auszusprechen, gibt es mehrere. Zum einen wurde die Vorbild-E 10 158 genau vor 50 Jahren in Dienst gestellt. Außerdem hat Roco mit dem Modell die letzte Lücke im E 10-Sortiment geschlossen. Auch den Käufer kann man zu seiner Entscheidung beglückwünschen. Warum? Lesen Sie selbst.

Wer den dunkelblauen Karton öffnet und die stahlblaue Lok entnimmt, stellt auf den ersten Blick fest, dass die Proportionen hervorragend getroffen sind. Kein Kunststück, schließlich lobte die Fachpresse die E 10.1 mit fünf Laternen, auf der die Neuheit basiert, bereits vor 14 Jahren. Während Seitenwände, Dach und Fahrwerk übernommen werden konnten, war die Anfertigung neuer Stirnwände nötig. Diese geben das typische Aussehen der Einheitslok wieder und lassen die Erkenntnis aufkommen, dass die Lok mit den diversen sachten Rundungen an den Stirn- →



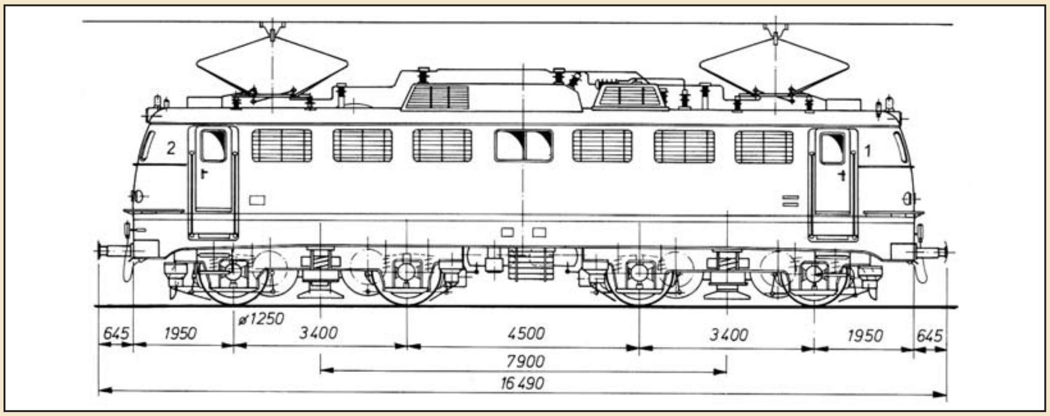
An der schönen Dachausrüstung könnte man mit etwas Farbe den Hauptschalter (rechts) aufwerten.



Dass es nun endlich die Ursprungsversion der E10.1 gibt, ist fürwahr ein Grund zum Feiern.

MESS- UND DATENBLATT

E10.1 der Deutschen Bundesbahn von Roco in H0



Zeichnung: MEB-Archiv

Steckbrief

Hersteller: Modelleisenbahn GmbH, Österreich
Bezeichnung: E10158 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 1993/2007
Epoche: III
Katalognummer: 62490
Im Handel seit: März 2007
Andere Ausführungen: Keine
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 451 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 358 mm
Kupplung: Normschacht an Drehgestellen befestigt, Bügelkupplungen, Roco-Kurzkupplungen liegen bei
Normen: NEM, CE
Preis: UVP 149 Euro (Die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Elektrik

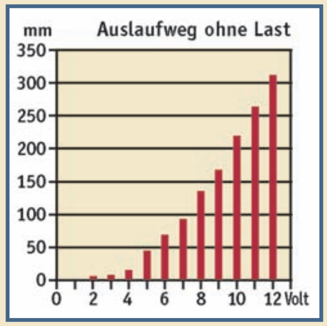
Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Spurkranzschleifer auf alle Räder
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Lichtwechsel Weiß/Rot
Digitale Schnittstelle: NEM 652

Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle Achsen
Schwungmassen: 2
Haftreifen: 2
Zugkraft: Ebene: 124 Gramm (Zug mit mehr als 80 Achsen)
3 % Steigung: 113 Gramm (Zug mit mehr als 80 Achsen)
8 % Steigung: 75 Gramm (Zug mit 50 Achsen)

Service

Gehäusedemontage: Gehäuse spreizen und nach oben abheben
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses gut zugänglich
Zurüstteile: Pufferträgerzurüstteile, geätzte Lokschilder
Bedienungsanleitung: Ausführliche Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	16 490	189,5	189,5
Drehzapfenabstand	7 900	90,8	91
Raddurchmesser	1 250	14,4	14,4
Drehgestellachsstand	3 400	39,1	39,2
Höhe über SO	4 495	52	53,2

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1,8	3	–
Kriechen	1,4	<1	–
U_{Nenn}	12	202	311
V_{max}Vorbild	9,5	150	188
bei 100 km/h	7	100	95

seiten den etwas despektierlichen Namen „Kasten-E 10" (als Unterscheidung zur ab 1963 gebauten „Bügelfalten-E10) eigentlich gar nicht verdient hat. Ärgerlich sind die recht auffälligen Formtrennkanten zwischen Stirn- und Seitenwänden. Gegenüber den Vorgängermodellen fallen an den Stirnseiten die separat ab Werk angesetzten Scheibenwischer auf. Die Nachbildung der Scheibenheizung wurde vorbildgerecht übernommen. Erfreulich ist die Rückbesinnung bei Roco auf alte Werte, so dass nun auch wieder ein Lokführer an Bord ist. Die Luftschläuche sitzen aber zu hoch. Mit originalgetreuen und noch immer zeitgemäßen Details warten die Drehgestell-Blenden auf. Um die Bremsklötze in Radebene zu bringen, hätte es komplett neu konstruierter

Ansprechender „Dachgarten" und feine Bedruckung

Blenden bedurft, was zu fordern des Guten zuviel gewesen wäre. Eine Kurzkupplungsmechanik gibt es nicht. Dass die Loks dieser Serie eckige Kühlschlangen zwischen den Drehgestellen hatten, blieb den Konstrukteuren nicht verborgen.

Auf dem Dach sitzen gelungene Vertreter der Stromabnehmerbauart DBS 54, die wie gewohnt durch eine Schraube mit dem Dach verbunden sind. Die Schraube stellt beim echten Oberleitungsbetrieb auch über einen Kupferblechstreifen die Verbindung zur Platine her. Absolut korrekt ist übrigens die an den Ecken unterbrochene Regenrinne am Dach.

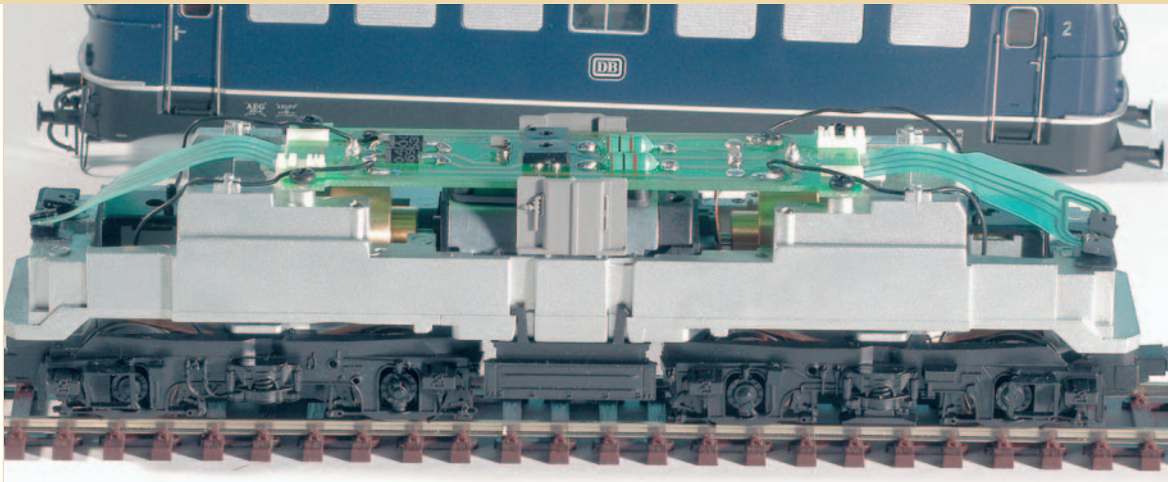
Die Fortschritte bei der Bedruckung treten beim Vergleich einer 110 aus dem Jahre 1994 mit dem aktuellen Modell zutage. So wurden die Anschriften nicht nur gestochen scharf auf glänzende Schild-

Imitationen gedruckt, es liegen sogar zur Selbstmontage geätzte erhabene Schilder bei. Die Führerstandsnummern wurden mit hochglänzenden, wie poliert wirkenden Ziffern aufgedruckt.

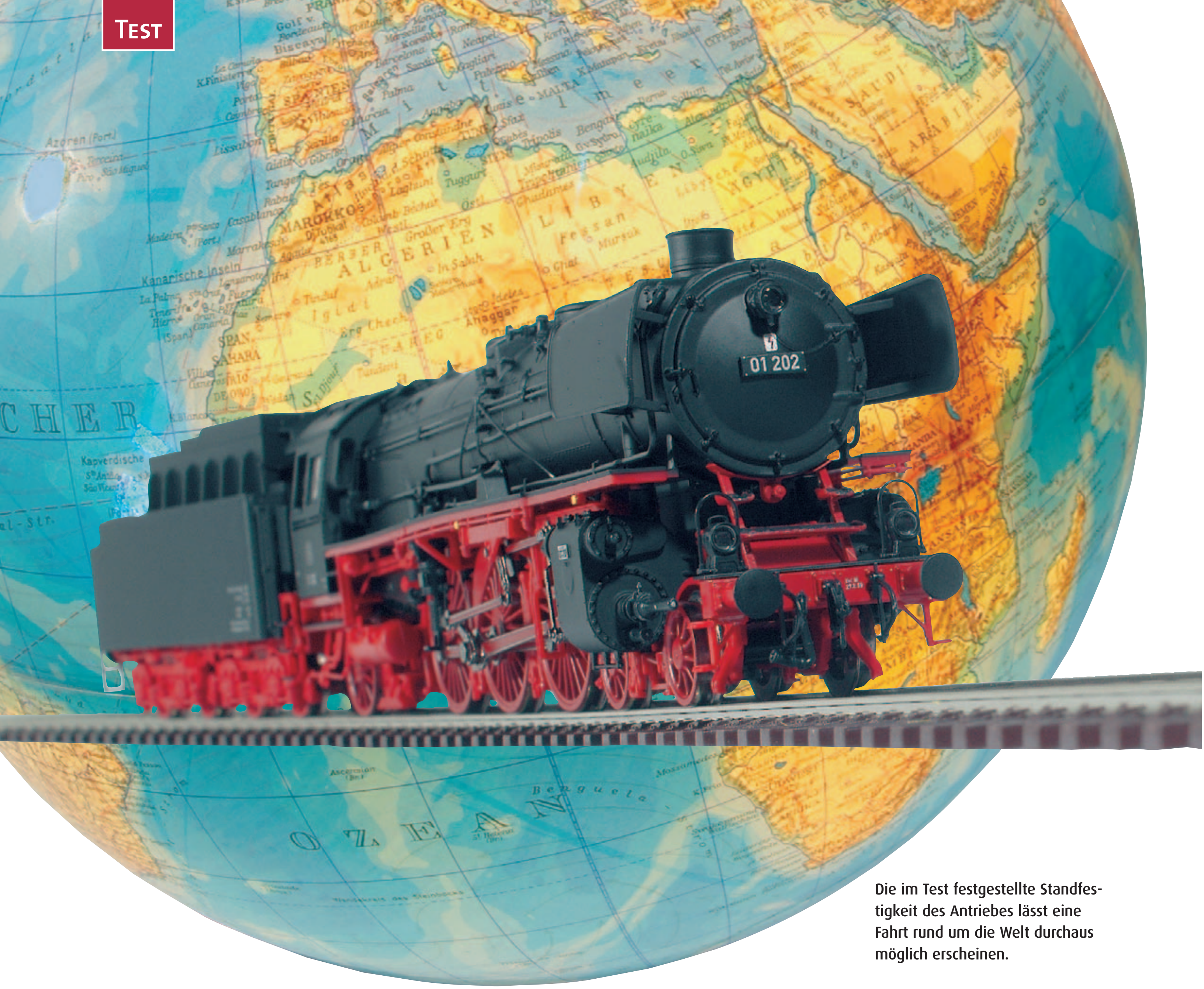
An der Technik Änderungen vorzunehmen, wäre unnötig gewesen, beeindruckte doch bereits das Vorgängermodell durch seinen seidenweichen und nahezu geräuschlosen Antrieb. Die Zugkraft ist für den vorbildgerechten Einsatz ausreichend und eine achtpolige digitale Schnittstelle befindet sich selbstverständlich auch an Bord. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von umgerechnet 202 km/h bleibt die Lok innerhalb der nach NEM empfohlenen Zugabe von 40 Prozent. Ein Minimaltempo von weniger als 1 km/h würde einer Rangierlok zur Ehre gereichen. Aus der Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 150 km/h rollt die E10 angemessene 19 cm weiter. Die Zugkraft reicht aus, um 13 Schnellzugwagen auch auf Steigungsstrecken zu befördern. Einen kleinen Mangel hat Roco nicht abgestellt: Die funzelige Beleuchtung. Erst ab 7 V ist Lichtaustritt erkennbar. Im Digital-Betrieb geben die Lampen den Eindruck der Vorbild-Beleuchtung überzeugend wieder. Perfekt realisierte Roco aber die Wirkung der Schlussbeleuchtung: Es sieht aus, als ob da tatsächlich ein kleines Birnchen von oben in die Lampe ragte.

Zu einem vergleichsweise günstigen unverbindlich empfohlenen Preis von 149 Euro erhält der Käufer ein gestalterisch überzeugendes und fahrtechnisch noch immer hervorragendes H0-Modell. Na dann, herzlichen Glückwunsch!

Jochen Frickel



Ein Motor, zwei Schwungmassen und eine Digital-Schnittstelle: So sieht ein modernes Antriebskonzept aus.



Die im Test festgestellte Standfestigkeit des Antriebes lässt eine Fahrt rund um die Welt durchaus möglich erscheinen.

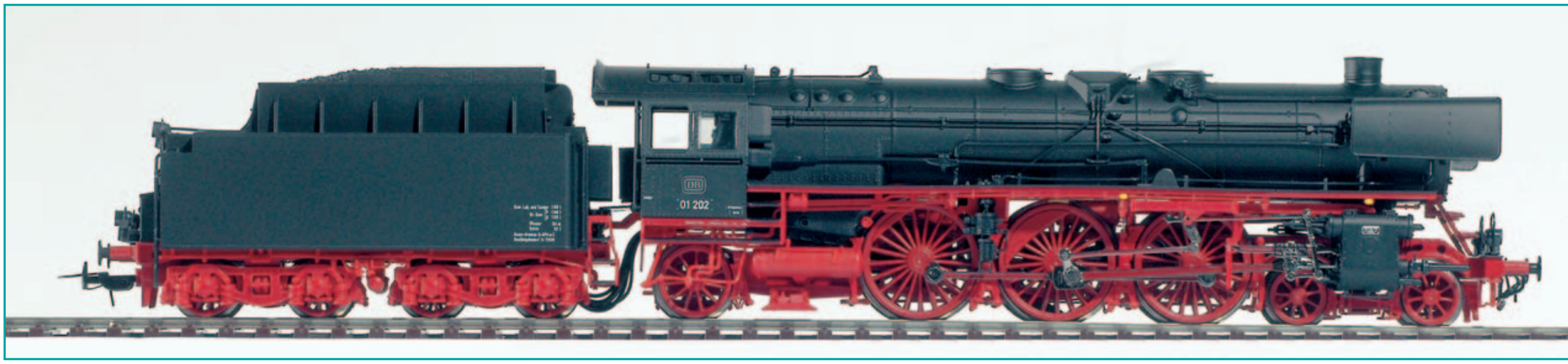
Die Kosmopolitin

In den Tagen der Globalisierung operieren Hersteller von Modelleisenbahnen ebenfalls international. Ein gutes Beispiel ist Precision Craft Models mit der H0-01.

Der noch recht junge US-Hersteller Precision Craft Models (PCM) wagt sich an die Produktion einer deutschen Lokomotive. Und dann auch gleich noch an die klassische 01, die es in H0-Großserie von Märklin, Trix und Roco gibt. Ein mutiger Schritt, doch hat PCM bereits diverse Dampfloks entwickelt.

So wurde also die Lok nach deutschem Vorbild in den USA konstruiert, in Korea gefertigt und, da schließt sich der Kreis, erhielt einen deutschen Digital-Decoder. Dessen Hersteller ESU vertreibt die Lokomotive in Deutschland. Der Multiprotokoll-Digitaldecoder versteht analoge und digitale (DCC und Motorola) Befehle und gibt auch in allen Betriebsarten überzeugend ins Modell umgesetzte Fahr- und Nebengeräusche zum Besten.

Decoder, Motor und Getriebe sind so gut aufeinander abgestimmt, dass die 01 bereits bei 3,7 Volt sachte mit weniger als 1 km/h losrollt, so dass bis zur Maximalspannung von zwölf Volt ein großzügiger Regelbereich verbleibt. Mit einer Digital-Zentrale geänderte Werte für Maximal-Geschwindigkeit und Beschleunigung sind auch im Analogbetrieb wirksam, aber eigentlich gibt es keinen Grund, die sehr gut gewählte Werkseinstellung zu ändern. Beim Fahren hat man das Gefühl, dass PCM auf die im Namen steckende Präzision bei Konstruktion und Fertigung geachtet hat. Gleichmäßig und ohne störende Geräusche zieht die Lok ihre Bahn. Die ebenfalls



Die Seitenansicht gibt die gestreckte Silhouette der Einheitslok überzeugend wieder. Die Verkabelung ist unnötig auffällig.

Steckbrief

- V_{max} bei 12 V 138 km/h
- V_{max} Vorbild (130 km/h) bei 9,6 V
- Auslauf aus V_{max} 51 mm
- Auslauf aus 130 km/h 39 mm
- Anfahren (3,7 V) ‹1 km/h
- Zugkraft Ebene 84 g
- Zugkraft Steigung 3% 62 g
- ***Hersteller:*** Precison Craft Models, USA/Korea
- ***Nenngröße, Spur:*** H0/16,5 mm
- ***Katalog-Nr.*** 713 (ESU-Nr. 26713)
- ***Andere Ausführungen:*** Gleichstrom-Digital mit/ohne Sound, Wechselstrom-Digital mit Sound (alle auch mit Schürze)
- ***Gehäuse:*** Metall und Kunststoff
- ***Fahrgestell:*** Metall und Kunststoff
- ***Kupplung:*** Bügelkupplung in kulissengeführtem Normschacht hinten
- ***Kleinster befahrbarer Radius:*** 358 mm
- ***Digitale Schnittstelle:*** NEM 652
- ***Steuerungssystem:*** DCC-Digital mit Soundfunktionen
- ***Kraftübertragung:*** Vom Motor über Schnecke/Stirnradgetriebe auf dritte Kuppelachse
- ***Haftreifen:*** Zwei
- ***Zurüstteile:*** Pufferträgerdetails, Kolbenstangen-Schutzrohre, Griffstangen

gefahrene Wechselstrom-Lok besitzt dieselben positiven Fahreigenschaften. Das geringfügig höhere Geräuschniveau hat der systemimmanente Schleifer zu verantworten. Mit angehängtem Zug bemerkt man dann keinen Unterschied mehr. Die über die Seilrolle gemessene Zugkraft genügt in der Ebene zur Beförderung von zwölf, in der Drei-Prozent-Steigung von neun vierachsigen Reisezugwagen.

Die Ausführung der Lok gibt die Gestalt einer 01 sehr gut wieder. Besonders schön gerieten der Metall-Kessel samt Armaturen und der vorbildgerecht durchbrochen nachgebildete Barren-Rahmen. Auch die sorgfältig lackierten Radsätze machen einen guten Eindruck. Dem Modell liegen übrigens ein Sechskant-Schlüssel zum Lösen der Schrauben der Kupelstangen und zwei Haftreifen bei, damit man gegebenenfalls verschlissene Traktionshilfen tauschen kann. Mit der metallisch glänzenden Steuerung imitiert die 01 überzeugend eine im Betrieb stehende Lok. Viele separat angesetzte Details wie die superfiligrane Nachbildung der Schmierpumpe auf der Heizerseite, die sogar eine Antriebsstange aufweist, bestehen aus Kunststoff. Eine Lackierung desselben hätte auch anderen aus diesem Material gefertigten Teilen gut getan. Dass das Bremsgestänge am Tender vollständig nachgebildet wurde, ist lobenswert. Wenn man jetzt noch die Bremsklötze von den Drehgestell-Blenden getrennt hätte, wäre der Bereich noch überzeugender. Alle Räder des Tenders werden übrigens über Spurkranz-Schleifer zur Stromabnahme herangezogen, die zu einem erhöhten Rollwiderstand führen, weshalb die Achsen auf etwas unebenen verlegten Schienen gelegentlich stehen bleiben. Während der Lok-Tender-Abstand in Ordnung geht, sind die Kabelstränge zwischen den Lokteilen trotz der dezenten schwarzen Lackierung etwas auffällig. Die in guter Qualität ausgeführte mattschwarze Lackierung der Lokomotive unterstützt die Wirkung der sorgfältigen Gravuren. Im Gegensatz zu den geätzten und in die Führerhauswand eingelassenen DB-Logos wurden die anderen beim Vorbild auf Schildern platzierten Anschriften lediglich angespritzt. Ein Nachteil ist damit nicht verbunden, gefällt die gut deckende Beschriftung doch durch konturenscharfe Ziffern.

Die 01 ist gelungenes Produkt internationaler Zusammenarbeit. Preise von 369 Euro für die Gleichstromsoundlok (Wechselstrom 379 Euro) und 289 Euro für die Gleichstromlok ohne Decoder gehen in Ordnung. *Jochen Frickel*

Freistehende Laternen und die vorbildgerecht dünnen Leitern prägen die Rückansicht des Tenders.



Selbstbau spielt in Spur 0 eine große Rolle. Bei Jean-Pierre Bout entstehen neben Gebäuden und Zubehör auch alle Fahrzeuge komplett in Eigenregie.

Laufsteg

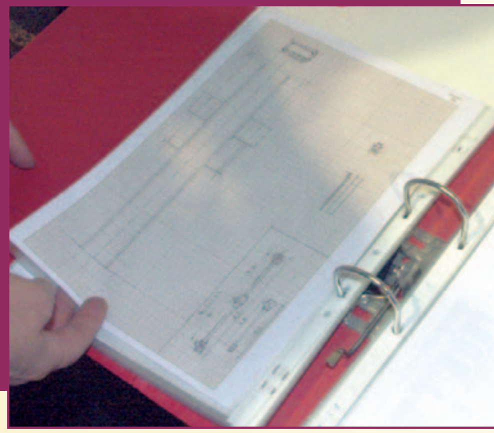
Die hier vorgestellte Anlage baute Jean-Pierre Bout nicht, um seinen Modellen Auslauf zu verschaffen. „Dazu eignet sich ein simples Gleisoval viel besser", sagt der Modellbauer.

„Die Anlage Gare de Magnières dient nur zur Präsentation", fährt er fort. Die einzigen Fahrzeuge, die er nicht selbst gebaut hat, sind diverse Kraftfahrzeuge und Fahrräder! Der Elsässer ist Modellbauer aus



Die Spots verleihen der Szenerie auf Jean-Pierre Bouts Anlage eine ganz eigene Lichtstimmung.

Passion und fertigt seine Schienenfahrzeuge und Gebäude selbst. Exakte Arbeit ist ihm als Vermessungsingenieur im Bereich Immobilien in Fleisch und Blut übergegangen. „Die Spur 0 ist die Baugröße meiner Jugend. Außerdem lassen sich detaillierte Nachbildungen einfacher verwirklichen. Da ich in der Epoche III aufgewachsen bin, ist meine Anlage auch in dieser Zeit angesiedelt“, schildert Bout, „Nebenbei sind käufliche Fahrzeuge in der Qualität,



Für jedes Teil am Fahrzeug fertigt der passionierte Modellbauer eigene Skizzen an.



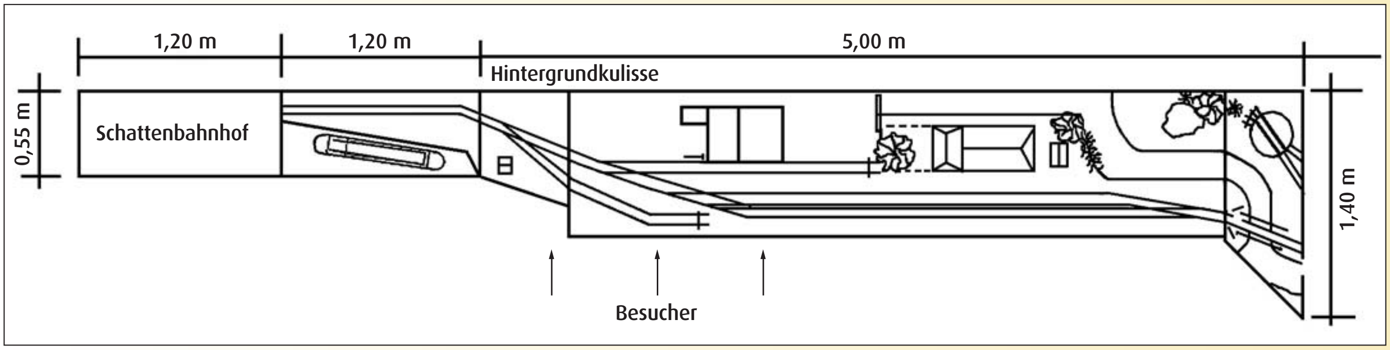
Zur Dokumentation legt Jean-Pierre Bout für jedes Fahrzeug einen eigenen Aktenordner mit Übersichts- und Detailfotos an.



wie ich sie bevorzuge, nahezu unbezahlbar“, erzählt der Modellbauer lächelnd. Gerade bei den älteren Fahrzeugen ist es gelegentlich kompliziert, an Original-Pläne zu kommen. „In so einem Fall bevorzuge ich Typen, von denen ein Fahrzeug im Museum erhalten ist. Dort kann ich dann die Maße abnehmen.“ Dass der Wohnort des Modellbauers nur knapp 50 km von Mulhouse, dem Standort eines großen französischen Eisenbahnmuseums, entfernt liegt, vereinfacht die Recherche natürlich ungemein. So fertigt er Skizzen der Einzelteile an, wobei er auf den Einsatz des Computers grundsätzlich verzichtet. „Mit dem Bleistift geht mir die Arbeit schneller von der Hand“, lächelt Jean-Pierre Bout. Diese aufwendige Art des Modellbaus ist im →



Zu Recht stolz präsentiert Erbauer Jean-Pierre Bout sein Spur-0-Modell der französischen 120 Cockerill, deren Vorbild in Magnières fuhr.



Maßstab 1:43,5 natürlich etwas einfacher als etwa in H0. Die Präzision, die Bout bei der Verarbeitung der Werkstoffe Messing und Weißmetall erreicht hat, beeindruckt. Die Fahrzeuge fahren geschmeidig wie sehr gute Großserienmodelle. „Die Feinabstimmung kann allerdings länger dauern“, betont Jean-Pierre Bout. Dafür gleiten die Modelle dann aber auch nahezu geräuschlos über die Anlage. Die Radsätze fertigt Bout nicht selbst, sondern kauft sie bei dem Kleinserienspezialisten Slaters (Benoît Semblat, 19 Grande Rue, F-89160 Stigny, Tel. 0033/386750451, Internet: http://benoit.semblat.free.fr), die Motoren stammen von Escap oder Faulhaber, die Kupplungen liefert Kit Zéro (Kit Zéro, M Jean-Claude Ragot, 7 rue Villebois, Mareuil F-93270 Sevran) zu. Da sich der Umfang des Betriebs in Grenzen hält, genügt zur Steuerung Rocos Lokmaus-2-System. „Die Lokmaus arbeitet seit vielen Jahren problemlos und verträgt sich hervorragend mit den in den

Die mit Kennzeichen bestückten Straßenfahrzeuge weisen je nach Alter hochglänzende oder matte Lackierungen auf.





Geringe Wandstärken zeichnen die Messingmodelle wie diesen Bahnmeisterwagen aus, der vor der Selbstbau-Drehscheibe steht.

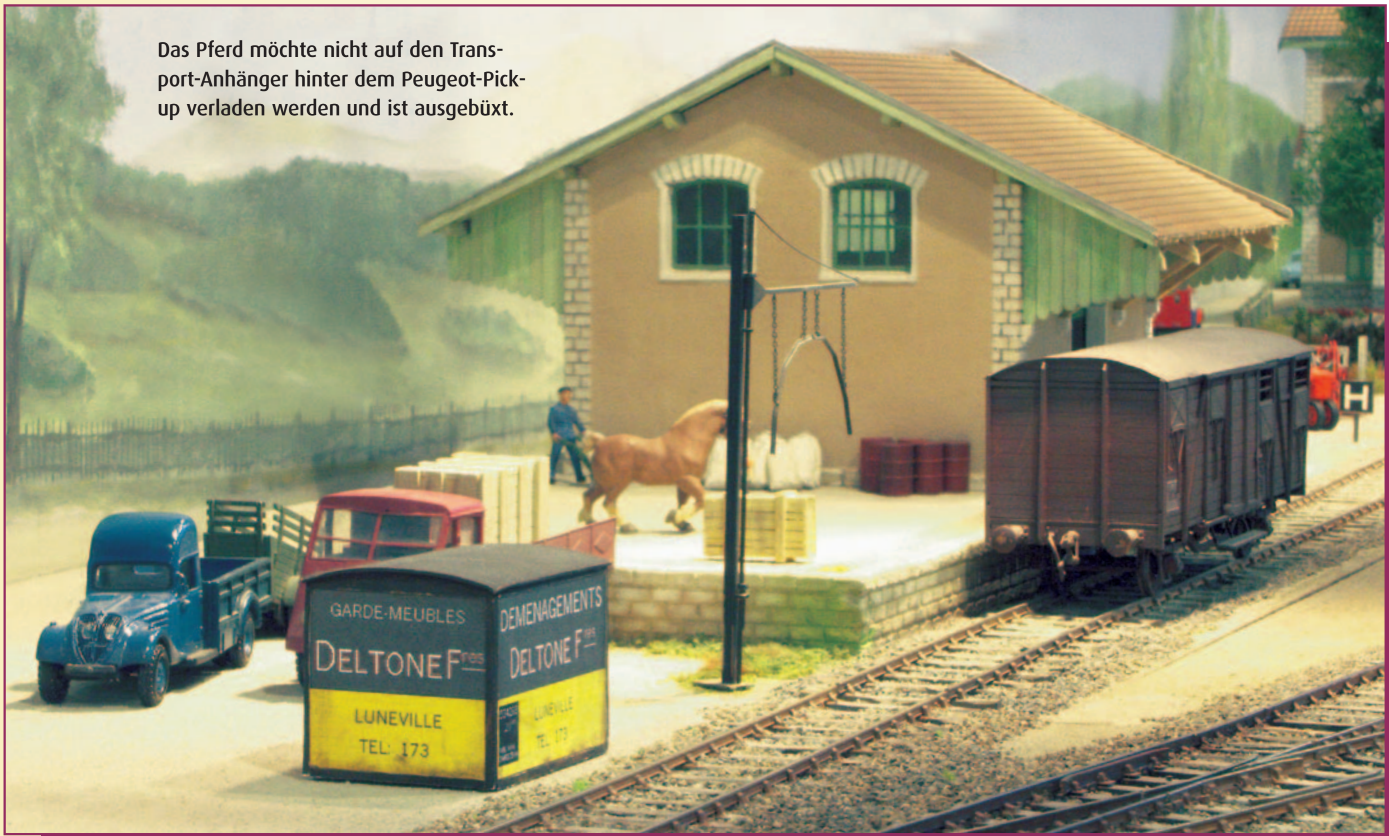


An dem hervorragend detaillierten Weinfasswagen verdient die teilweise abgeblätterte Beschriftung am Firmenschild Beachtung.

Fahrzeugen eingebauten Uhlenbrock-Decodern", so Bout.

Die Bauzeit der Fahrzeuge hängt direkt von der Anzahl der Teile ab. „Bei einem einfacheren Wagen liegen zwischen dem ersten Bleistiftstrich und dem Rollout etwa sechs Monate, für Lokomotiven gehen meist etwa eineinhalb Jahre ins Land", schildert der Modellbauer. „Ich lasse mir Zeit, denn entscheidend ist das Ergebnis. Gelegentlich muss ich für Baugruppen Hilfskonstruktionen oder Werkzeuge fertigen. Bevor man so etwas in Angriff nimmt, sollte das Vorgehen durchdacht sein. Sonst kämen mich meine Modelle teurer als nötig, von der verlorenen Zeit, die man im Modellbau eigentlich nicht einrechnen darf, ganz zu schweigen", fährt Jean-Pierre Bout fort. Bislang hat er zwölf Triebfahrzeuge (Dampf-, Diesselloks und Dieseltriebwagen) gebaut.

Bei einer Anlagenlänge von knapp siebeneinhalb Metern erreichen die Züge natürlich keine hohen Geschwindigkeiten, trotzdem kommt dem Gleisbau gerade bei der Verwendung von Radsätzen mit Finescale-Profilen große Bedeutung zu. Das Schienenprofil stammt aus dem Peco-Sortiment, die Kunststoff-Schwellen hat Jean-Pierre Bout allerdings getrennt und zum Erzielen eines vorbildgerechten Aussehens mit größerem Abstand →



Das Pferd möchte nicht auf den Transport-Anhänger hinter dem Peugeot-Pickup verladen werden und ist ausgebüxt.



Nur keine Hektik: Angler, Binnenschiff und der dahinzuckelnde Dreikuppler lassen den Betrachter die Gemütlichkeit entdecken.

fixiert. Die Weichen hat der Franzose, wie könnte es auch anders sein, selbst gebaut. Die elektrischen Weichenantriebe stammen aus den Sortimenten von Fulgurex oder Lemaco. Die oberirdischen Weichendetails fertigt Bout in der heimischen Werkstatt. Wegen des aufwendigen Gleisbaus, aber auch, weil er immer zwischen Fahrzeug- und Anlagenbau wechselt, dauert der Bau der Anlage mittlerweile 15 Jahre. Auch die auf der Anlage stehenden Gebäude fertigte der Modellbauer nach eigenen Zeichnungen und Fotos. „Ich habe meinen Beruf zu einer Zeit erlernt, als man nur mit Bleistift und Tuschestift, Zirkel und Lineal konstruiert hat. Mit der Zeit bekommt man Routine. Der Blick für konstruktive Zusammenhänge erleichtert die Anfertigung von Maßzeichnungen natürlich ungemein", betont Bout. Es kommt auf der Anlage immer mal wieder ein Detail oder

Vorbildgerecht weist die Bahnmeisterei-Draisine Puffer und Regelspur-Kupplungen, aber auch Trichterkupplungen auf.



Anlagen-Steckbrief

7-teilige Spur-0-Segmentanlage in Plattenbauweise
Gesamtmaße: 7,40 m x 1,40 m
Erbauer: Jean-Pierre Bout
Bauzeit: 15 Jahre
Maßstab: 1:43,5
Epoche: III
System: 2-L-Gleichstrom
Steuerung: DCC-Digital (Roco Lokmaus 2)
Gleislänge: Etwa 19 m
Gleismaterial: Peco, Eigenbau
Rollendes Material: Eigenbauten aus Messing
Gebäude: Eigenbau
Anlagenthema: Rangierdiorama zur Präsentation der Selbstbau-Modelle
Vorbild: Bahnhof Magnières im Département Moselle, Frankreich
Besonderheiten: Beleuchtung durch Spots über der Anlage

eine Szene dazu. Wenn vorbildgetreuere Ausstattung erhältlich ist, wird Vorhandenes auch ersetzt. Bei der Anlagen-Beleuchtung setzt der Modellbauer übrigens auf Spots, nicht auf eine gleichmäßige Ausleuchtung. So scheint es, dass am bewölkten Himmel stellenweise die Sonnenstrahlen durchbrechen und je nach Ausrichtung der Lampen diese oder jene Szene hervorheben. Auch dabei zeigt sich Bout als Perfektionist, schließlich ist der Himmel der Hintergrundkulisse kräftig bewölkt.



Ob der Mann am Pissoir oder der Junge, der den Fahrradreifen aufpumpt. Es gibt manches Detail auf dem Diorama zu entdecken.



Fotos: Frcikel

Die Ausstattung und Detaillierung der Fahrzeuge kann mühelos mit hochpreisigen Kleinserienmodellen mithalten.

Da Jean-Pierre Bout bei seinen Fahrzeugen Wert auf Originaltreue legt, kam als Bahnhof nur ein real existierender in Frage. Der Bahnhof von Magnières liegt etwa 80 km westlich von Straßburg an der ehemaligen Strecke von Lunéville nach Rambervilliers. Ein 20 km langer Abschnitt bis Magnières blieb erhalten und wird für touristische Zwecke wie beispielsweise Handhebeldraisinenfahrten genutzt.

Wer Fahrzeuge und Gleisanlagen selbst konstruiert und fertigt, für den sollte es eigentlich keine unlösbaren Probleme geben. Wenn doch, so hilft man sich in der französischen Spur-0-Modellbahner-Vereinigung Cercle du Zéro, der Jean-Pierre Bout angehört. Nach seinen Plänen gefragt, lacht der Modellbauer: „Ja, da gibt es noch diverse Fahrzeuge, die ich gerne nachbauen möchte, aber ich lasse mir da Zeit.“

Jochen Frickel

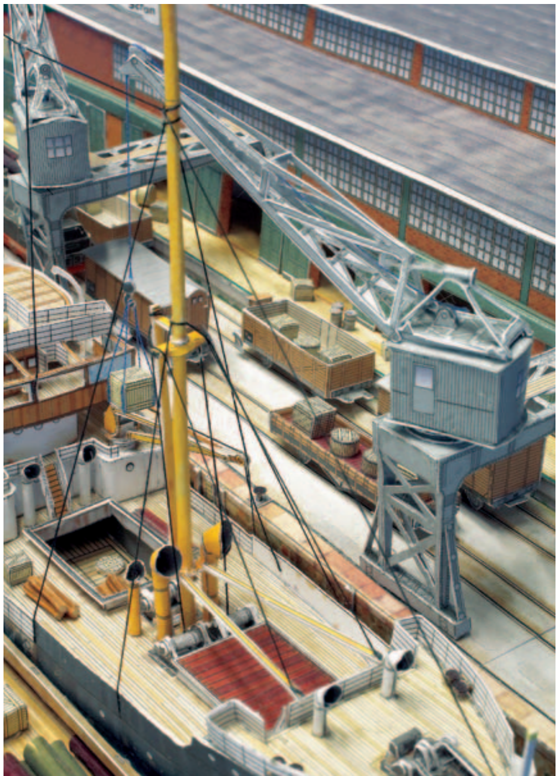


Das Steckenpferd von Heinz Zimmermann sind die Ostseefähren und -häfen, hier der Fährhafen von Warnemünde um 1935 – in 1:1250!



Die jährlich stattfindende „Mecklenburg-Vorpommern Modellbau-Ausstellung" in Rostock hat sich zu einer leistungsfähigen norddeutschen Hobbymesse entwickelt.

Show an der Bernsteinküste



Dieser Mini-Umschlaghafen ganz aus Karton von Andreas Heinrich beeindruckt mit einer Fülle von Kleinszenen (1:200).

Die Hansestadt Rostock hat sich seit der deutschen Wiedervereinigung im Herbst 1990 erheblich verändert. Vieles wurde restauriert und neu gebaut, darunter der Hauptbahnhof mit unterirdischer Straßenbahnstation. In der Stadthalle von Rostock fanden sich am 24. und 25. Februar 2007 über 145 Aussteller aus den Bereichen Modelleisenbahn, Schiffs-, Flug-, Auto- und Militärmodellbau ein, außerdem zog es auch viele Händler dorthin. Ziel war die „Mecklenburg-Vorpommern Modellbau-Ausstellung", die in diesem jahr zum zehnten Mal stattfand.

Diese norddeutsche Modellbau-Ausstellung darf sich durchaus mit der großen, weit über die deutschen Grenzen hinaus bekannten Intermodellbau in Dortmund vergleichen, zumindest was die Vielfalt der gezeigten Themen betrifft. Auf dieser regionalen Leistungsschau sind in erster Linie Vereine und Privatpersonen entlang der Ostseeküste und deren Hinterland vertreten. Aber auch Aussteller aus anderen Teilen Deutschlands wurden und werden eingeladen. Das Interesse ist diesbezüglich von Seiten der Aussteller so groß, dass Organisator Thomas Schommartz von der Nordstar GmbH ein abwechlungsreiches Spektrum jedes Jahr zeigen kann.

Erstmals gab es die „Mecklenburg-Vorpommern Modellbau-Ausstellung" 1998 im Hafen von Rostock auf dem schwimmenden Portcenter. Silvia Häse, die Begründerin jener Urmesse, organisierte den Platz für die Aussteller inmitten von Supermärkten und kleinen Einkaufsläden. Während das Portcenter schon nach wenigen Jahren verschwand, etablierte sich die einst kleine Ausstellung und platzte schon bald aus den Nähten.



Reger Schmalspurbetrieb – und nicht nur dieser – hält Frank Kolzer auf seiner kleinen, zweiteiligen H0e-Anlage frei nach Vorbild der Forster Stadtbahn auf Trab!

2001 zog man in die Stadthalle von Rostock um. Organisator wurde von nun an die Nordstar GmbH. Jetzt hatte man genügend Platz, 6000 Quadratmeter stehen zur Verfügung und weitere Aussteller stießen dazu.

Trotz nun zehnjährigen Bestehens ist die norddeutsche Leistungsschau in Westdeutschland nur wenig bekannt – es wird einfach zu wenig Werbung gemacht. So bleiben die Besucher aus Mecklenburg und Vorpommern größtenteils unter sich, nur wenige Besucher →



In einem gewöhnlichen Alu-Koffer zieht die Z-Bahn von Heiko Wendler durch Schweizer Landschaft. Material von Kleinserienhersteller Jörger bereichert viele Szenen (u.).



Die H0-Großanlage des MEC Rostock widmet sich dem Bahnbetrieb der Epoche II vorwiegend nach nord- und ostdeutschen Motiven.





Keine Ostsee-Schau ohne „Molli"! Auf der H0e-Anlage von Robert Dröse kreuzen Zug und SKL in Kühlungsborn-Ost.



Feldbahnatmosphäre pur: Andreas Irmscher legt besonderen Wert auf Detais und wechselte deshalb auf den Maßstab 1:22,5.

Nächste Ausstellung:

Um die Modellausstellung in Mecklenburg-Vorpommern weiter zu entwickeln, zieht sie 2008 in die Messehalle Rostock um. Hier stehen 10 000 Quadratmeter Ausstellungsfläche zur Verfügung. Damit steht der Modellausstellung ein um 60 Prozent größerer Platz für mehr Modellbau zur Verfügung.
Die nächste Modellbauausstellung ist am 1. und 2. März 2008, jeweils von 10 bis 18 Uhr.

aus dem Raum Lübeck, Hamburg, Berlin und Brandenburg finden bisher den Weg durch Mundpropaganda hierher – schade eigentlich.

Auch der Autor ist in diesem Jahr auf Empfehlung nach Rostock gefahren. In der Stadthalle verteilten sich die Modellbahnanlagen auf drei Etagen im Foyer, während in der großen Halle sich in erster Linie die Nautiker, aber auch diverse regionale Kleinserienhersteller einfanden.

Bemerkenswert viele Schmalspuranlagen im Maßstab 1:87 waren vertreten, aber auch klassische H0-Großanlagen mit amerikanischen, skandinavischen und ostdeutschen Motiven präsentierten sich dem Publikum. Der MEC Rostock hatte extra für die beiden Ausstellungstage seine große Clubanlage aus den Vereinsräumen in die Stadthalle versetzt. Auf Pilz-Elite-Gleisen rollten verschiedene Züge der Epoche II. Zahlreiche Gebäude waren handwerklich perfekt aus Karton gefertigt, ganz so wie man es von der DDR-Modellbahnszene zu Honeckers Zeiten kannte.

Die Interessengemeinschaft Mecklenburgische Eisenbahn legte mit ihren H0-Anlagen den Schwerpunkt ganz auf heimatliche Regionalbahnen. Robert Dröse zeigte Abschnitte der Schmalspurbahn „Molli" und Frank Kolzer seine H0e-Stadtbahn, frei nach Vorbild der Forster Stadtbahn und der Muskauer Bahn.

Verstärkt wurde das Angebot von Ausstellern aus anderen Bundesländern wie Hamburg, Schleswig-Holstein, Berlin, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Nordrhein-Westfalen.

Lustige Szenen bot ein LGB-Schaustück. Während sich eine Z-Bahn als Gartenbahn durch den gepflegten Kleingarten schlängelte, jagte Kleingärtner Heinz eine davonlaufende Wühlmaus, spähte immer wieder ein Maulwurf aus seinem Erdloch hervor oder öffnete ein Gespenst den Deckel der Mülltonne. Diese und weitere Aktionsszenen veranlassten die Besucher zum Staunen und Entdecken der zahlreichen liebevollen Szenen auf engstem Raum.

Anregungen für den eigenen Eisenbahn-Modellbau konnte man auch in den anderen Themensparten gewinnen. Eisenbahn-Fähranleger oder Frachthafen mit Bahnanbindung – die Ostsee lässt grüßen – waren genauso vertreten wie militärische Kleinstdioramen im Maßstab 1:32 in nicht mehr zu überbietender Detailtreue. Vor allem hier kann man viel über Lackieren und Altern von Fahrzeugen erlernen; zu einem Plausch waren die Dioramenbauer stets aufgelegt; natürlich gilt das auch für die anderen Aussteller. *Markus Tiedtke/hb*

Ob Maulwurf, Mäusejagd oder Gartenkleinbahn (Spur Z), das rege Leben im Kleingarten ist beim Modellbahnclub Saßnitz eine Selbstverständlichkeit.





Fotos: Carsten Petersen, Markus Tiedtke

Auf selbstgefertigten Mittelpunktkontakten laufen H0-Fahrzeuge im Dreileiterbetrieb. Erbauer ist Werner Meyer.



So sah der Anfang aus: Um das Jahr 1993 baute die erste Hobbygruppe ihre eigenen Module unter kundiger Anleitung.



Was ein 14-Jähriger zu gestalten in der Lage ist, zegt dieses Modul von 1995: Die Landschaftsgestaltung überzeugt!



1996 baute und finanzierte ein 15-jähriger Schüler diese Kleinanlage in Spur Z, die sich ebenfalls sehen lasen kann.

Entgleiste Inspiration

Sind Jugendliche durch die moderne Eisenbahn noch für Modellbau zu begeistern oder wo könnte eine Lösung liegen? Michael Robert Gauß versucht eine Beschreibung.

Jene Einschätzung, dass die heutige Jugend ihre Freizeit fast ausschließlich am PC verbringt, bestätigt sich bei genauerer Betrachtung keineswegs. Im Bischöflichen Studienheim „Maria Hilf" in Bad Mergentheim nehmen Kinder und Jugendliche zwischen elf und 17 Jahren bereits seit 1993 mit Begeisterung an meiner Modellbau-Hobbygruppe teil. Deren Themenschwerpunkt verlagerte sich dann allerdings drastisch, vor allem binnen der letzten fünf Jahre.

Vor 14 Jahren, als das Freizeitangebot einer Eisenbahn-Modul-Hobbygruppe erstmals avisiert worden war, erwies sich der Andrang der Internats- wie Tagesschüler als ungeahnt groß. Nahezu jeder zweite Junge hatte zur damaligen Zeit zumindest eine kleine Modellbahn zu Hause, viele wohl eher mal für den Teppichboden. Doch immerhin war ein reges Interesse am Thema spürbar und musste nur gefördert werden. Mit Eifer bauten die Buben auf Basis einer Pressspanplatte ihr ganz persönliches H0-Modul in einfachster Technik aus Styropor und Gips. Gestaltungsideen gingen eigentlich nie aus, und wenn dann zum Sommerfest jene mit Fleischmanns Messingprofilgleisen bestückte Modulanlage auf Bierzelttischen vorgeführt wurde, avancierte sie stets zum Publikumsmagneten. Die Beliebtheit dieser Gruppe steigerte sich von Jahr zu Jahr.

Dies war der Grund, dass vom Rektorat 1997 beschlossen wurde, anstelle der Module lieber eine stationäre Anlage mittlerer Größe aufzubauen. Die Baugröße H0 sowie Gleis- und Betriebssystem sollten beibehalten werden. Mit Feuereifer machten sich dann jene inzwischen älteren Schüler der Erstgeneration mit mir zusammen an die Planung des Großprojektes, und schon wenige Wochen später stand der hölzerne Grundrahmen.

Obligatorisch war damals auch die alljährliche Besichtigung der beiden Bad Mergentheimer Stellwerke, die von den Schülern stets mit großer Spannung erwartet wurde. Noch dominierten lokbespannte Züge im Betrieb auf der Tauberbahn und es wurde immer irgendwo rangiert. Der Bahnhof Bad Mergentheim war in der Gesamtheit seiner Gleisanlagen fast vollständig vorhanden und



Auf reges Interesse stießen die Besuche auf den Stellwerken von Bad Mergentheim, hier 1994 mit Vinzenz Lauer von der DB.



Um das Jahr 1999 wurde die seit nunmehr zwei Jahren im Aufbau befindliche stationäre H0-Anlage endlich verkabelt.



Noch halten einige Schüler 2002 bei der Stange wie hier beim Landschaftsbau, aber die Zahl der Aktiven sank bereits stark.

Versuch eines Ansatzes: Die Modellbahngruppe wird in eine Modell-Bau-Gruppe umfunktioniert. Es entstehen Dioramen wie das...



...des 15-Jährigen Phillipp Herold, und nach wie vor ist die handwerkliche Begabung der jungen Leute beeindruckend.



größtenteils auch genutzt, obgleich die einstige Stückguthalle längst geschlossen war. Ein gewisser Zauber der geschäftigen alten Zeit lag noch immer über dem Areal.

Angesichts dessen stellte ich mir die Frage, ob denn ein Zusammenhang zwischen rustikalem Flair des Vorbilds und Inspiration zum Modellbau bestünde. Die von den Hobbygruppenschülern nach den Bahnhofsbesuchen aufgegriffenen 1:87-Themen ließen diese Schlussfolgerung zu: So säumten beispielsweise Telegrafenstangen und Pfeiftafeln die H0-Strecke und von pittoresken Bahnwärterhäusern (mit Läutewerk sowie Kleintierställen) aus wurden mechanische Schranken bedient. Auch der Löwenanteil pubertierender Jungs der 1990er-Jahre stellte im Modell bevorzugt eine „heile Welt" dar.

Nachdem um 1998 die älteren Schüler das Haus verlassen hatten, konnten sich immer weniger der Neulinge für das Thema Eisenbahn begeistern. Erst der Betrieb der Modellanlage selbst brachte mir des Rätsels Lösung: Die Jugendlichen bemerkten stets, Eisenbahn sei „einfach nur langweilig". Mir fiel deren spontaner Umgang mit einem lokbespannten Zug (wohlgemerkt kein Wendezug!) auf: Egal, in welche Richtung sich der Zug bewegte, die Lok wurde nie umgesetzt, auch die Zugzusammenstellung niemals geändert.

Als ich dann verdutzten Augen vorführte, wie man eine Lok umsetzt, erntete ich die Worte: „Wozu denn das? In echt ist das doch auch nicht so!" Alles klar! Die gesamte Misere der Modellbahnindustrie in ihrer Nachwuchssorge erschloss sich in diesem Au- →



In die Welt der Kinder – aus der Welt der Kinder: Fantasy-Märchen wie „Der Herr der Ringe" regten die Brüder Lukas (13)...



... und Florian (11) Götzelmann zu einem gemeinsamen Diorama an, auf dem der „Ringe"-Held Aragon hoch zu Ross posiert.



Auch der elfjährige Tobias Stadelmeier ließ sich von den Figuren und Bauten aus dem „Herrn der Ringe" inspirieren.

Fotos (11): M. R. Gauß

genblickl: Beim großen Vorbild hatte sich der Betrieb seit Mitte der 1990er-Jahre in diese eintönige Richtung gewandelt, und die Kids des Jahres 2001 kannten einfach nichts anderes mehr als Anhalten, Weiterfahren und im spannendsten Fall einen Wechsel der Fahrtrichtung! Selbst der eingefleischteste Bahn-Enthusiast muss hier zwangsläufig beipflichten: Ein Modellbahn-Betrieb ohne Rangieren und Umsetzen ist ja auch wirklich todlangweilig!

Ältere Generationen hingegen schließen ihre inspirativen Vorbild-Erinnerungen an abwechslungsreichere Zeiten in sich ein und haben das gesamte ehemalige Bundesbahn- oder Reichsbahn-Betriebsgeschehen noch immer auf Abruf bereit.

Der heutigen Jugend ist dies alles längst fremd, es sei denn, jemand hat das besondere Glück, an einer Museumsbahnlinie zu wohnen. Ihnen haftet in der Regel nicht jene kühle und einheitliche Schmucklosigkeit der modernen Bahn an, denn hier findet sich noch in aller Vielfalt das facettenreich-urige Flair vergangener Tage, ebenso wie in den Katalogen der Modellbahnanbieter. Somit ist ein für die Miniatur-Nachahmer kaufentscheidender Wiedererkennungswert geboten. Was Kinder und Jugendliche im Großen fasziniert, wollen sie im Kleinen nacherleben – so einfach ist das.

Als Gruppenleiter durfte ich die Zeichen der Zeit keinesfalls ignorieren und musste mir etwas Neues einfallen lassen: Ich funktionierte die Eisenbahn-Hobbygruppe in eine allgemeine Dioramenbau-Gruppe um – und siehe da, es kamen wieder Teilnehmer!

Die moderne Bahn ist out, aber der Modellbau nicht!

Inspirative Energie en masse entströmte unlängst jener allgemeinen Begeisterungswelle angesichts der grandiosen Verfilmung von Tolkiens Fantasy-Meisterwerk „Der Herr der Ringe": Uralte Festungsgemäuer entstanden fortan im großen Maßstab 1:43, dem auch die passenden Figuren angehören. Letztere wurden übrigens von den Jugendlichen selbst bemalt! Diese Leistung kann sich allemal sehen lassen, und es soll noch mal jemand der Jugend eine von Grund auf demotivierte Einstellung gegenüber dem Hobby Modellbau vorwerfen! Definitiv sind Fingerfertigkeit und Interesse vorhanden. Es ist vielmehr das Thema Eisenbahn selbst, das heutzutage nicht mehr so recht zieht.

Auch wir Fans registrieren mit wachem Blick jene allgemeine Entwicklung des Wandels zu trister Monotonie. Sogar meine eigene Inspirationsquelle, die Tauberbahn der späten 1970er-Jahre, wurde inzwischen vielerorts weitgehend entgleist: Ihre einst so fotogenen Bahnhöfe wurden durch Rückbau geradezu verstümmelt. Ausschließlich Triebwagen bewältigen den Personenverkehr und auf den Hebelbänken der Stellwerke in Bad Mergentheim herrscht nun gähnende Leere. Ein Besuch dort lockt jetzt keinen Hobbygruppen-Schüler mehr aus seinem Internat.

Folglich musste auch die Modellbahnanlage des Bischöflichen Studienheims 2003 aufgrund des Desinteresses der Kids abgebaut werden, nachdem die zunehmend demotivierte Bahnbau-Gruppe immer kleiner geworden war. Doch wer bringt den Jugendlichen etwas nahe, das sie selbst so niemals kennen lernten? Schon viele Werke gerieten mir wohl, aber dieses Kunststück gelang leider bei bestem Willen nicht. Mit ähnlicher Erfolgsquote könnte wohl auch ein Reinhold Messner versuchen, die Mehrheit der Ostfriesen für das Hochgebirge zu begeistern.

Michael Robert Gauß/hb

MODELLBAHN AKTUELL

MÄRKLIN ▸ *Superman-Loks in H0*



Ins Superman-Fieber versetzen die Göppinger den 1. FC Märklin mit dem Zweier-Lok-Set „Lex Luthor“ und „Superman“ (Bild). Superman kommt auf einer E-Lok der Baureihe 185 daher, während sich Lex Luthor mit einer Diesellok der ÖBB-Reihe 2016 begnügt. Mit Digitaldecoder ausgerüstet ist die 146102-9, die zum Beispiel als Zuglok der Regional-Express-Doppelstockgarnituren eingesetzt werden kann. www.maerklin.de.

TRIX ▸ *Bayern-Dreiachser in N*



Mit dem Sitzwagen 1./2. Klasse, dem Sitzwagen 3. Klasse und dem Gepäckwagen Pw (Bild) der Königlich-Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.) hält weiß-blaue Länderbahn-Atmosphäre Einzug auf N-Anlagen der Epoche I. In Einmal-Auflage rollt die Vorserien-120 004-7 in der ursprünglichen Epoche-IV-Lackierung der Bundesbahn auf H0-Gleise. Als passende H0-Zuglok für die Modell-Erzzüge nach Vorbild der schweren Ganzzüge auf der Emslandstrecke steht nun die werkseitig gealterte, ölgefeuerte 44 100 zur Verfügung. www.trix.de.

VK ▸ *Kühlkoffer als H0-Anhänger*



Das Vorbild des H0-Kühlkofferanhängers (Bild) dient nicht nur dem Getränketransport, sondern bei Großveranstaltungen auch als mobiles Kühllager. Die Viererpackungen von Bus- und Straßenbahn-Haltestellenschildern mit Fahrplanhalter sind in der Ausführung verschiedener Verkehrsbetriebe, unter anderen der Vestischen Straßenbahn, gestaltet. Info: Veit Kornberger Modellbahnzubehör, Beilscheider Weg 33. 40883 Ratingen, Tel. (02102) 66921, Fax (02102) 66922, Internet: www.vkmodelle.de.

FLEISCHMANN ▸ *DR-Güterwagen und Liegewagen im Tourex-Lack für H0*



Quasi einen ganzen DR-Epoche-III-Güterzug für H0 kann man sich aus der März-Auslieferung der Nürnberger zusammenstellen. In Bildmitte haben sich die beiden offenen Typen O und Omu, der gedeckte G und der Kesselwagen Z versammelt. Dahinter steht der Liegewagen Bc4üe in der seltenen Tourex-Lackierung. Vor den DR-Güterwagen stehen die N-Selbstentladewagen der Gattung Fans von DB Cargo als Zweier-Set als Sonderserie mit neuen Wagennummern. Info: www.fleischmann.de.

US-Corner

Wer bei Katos H0-SD 38 vor zwei Jahren zu spät kam, darf sich freuen, wenn er Anhänger der Elgin, Joliet & Eastern (EJ&E) oder der Duluth, Missabe & Iron Range (DM&IR) ist. Die EJ&E-Lok wird mit neuer Betriebsnummer, die Missabe-Maschine formverändert mit neuem Tank und anderer Loknummer gefertigt. Die Kato-Loks (Bild 1) sind über Noch (www.noch.com) zu beziehen. Als Formneuheit nimmt Atlas mit Stahlaufbauten versehene Altbau-Box-Cars ins N-Sortiment auf. Unter anderen gibt es den USRA-Box-Car in einer Santa-Fe-Version (Bild 2). Atlas-Modelle sind im spezialisierten Fachandel erhältlich. Info: www.atlasrr.com. H0-Autos für US-Fans fertigt in zunehmenden Maße die Firma Ricko, deren Produkte bei Busch (www.busch-model.com) im Vertrieb stehen. Der gelbe Ford Mustang (Bild 3) und der flache GT zitieren die Formensprache ihrer aus den 60er- und 70er-Jahren stammenden Urahnen. Nur den Namen hat die Viertüren-Limousine Dodge Charger mit dem Coupé gleichen Namens aus den späten 60er-Jahren gemeinsam. Mit dem Police-Car-Package wirkt der Dodge recht martialisch. Massig, elegant, luxuriös kommt der Cadillac Eldorado als Cabrio (Bild 4) des Modelljahres 1953 daher, den Schuco (www.schuco.de) ebenfalls in H0 liefert. Als Formneuheit für N-Bahner rollt der fein detaillierte Abschlepp-Wagen auf Mack-B-Basis (Bild 5) ins Athearn-Noch-Sortiment.

1



2



3



4



5



MEISTERMODELL ▸ *Bänke für TT und N*

Für die Baugrößen TT und N fertigt Meistermodell aus Kunststoff eine Bahnsteigbank in Kastenform (Bild vorne). In der Packung finden sich vier Bänke. Von der Bahnsteigbank „Hermsdorf“ (geschlossene, windgeschützte Bank) werden zwei Stück im Set geliefert. Info: Meistermodell, Frank Gutschow, Berliner Straße 7, 13187 Berlin, Tel. (030)49307849, Internet: www.meistermodell.de.



MEISSNER ▸ *Straßenbeschriftung für H0*

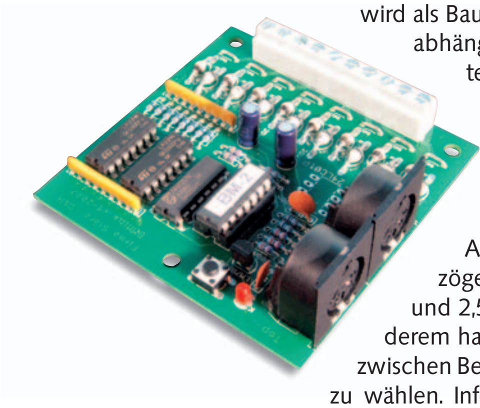


Das Selbstklebefolien-Sortiment von Meißner umfasst typische Straßenbeschriftungen und -markierungen für H0. Die mattweißen Elemente sind UV-lichtbeständig und wasserfest und wurden speziell für den rauen Betrieb des Faller-Car-Systems entwickelt. Außerdem fertigt Meißner auf transparente Folie gedruckte Fensterrahmen, die der Modellbahner nur noch in Gebäude einkleben muss. Info: Meißner Modellbahn-Zubehör, Sonnenstr. 10, 92708 Mantel, Tel. (09605) 924850, Internet: www.eisenbahnecke.de.

Modellbahn Aktuell

MODELLBAHN DIGITAL ▸ *SX-Belegtmelder*

Mit dem fürs Selectrix-System entwickelten Belegtmelder BM-2 lassen sich acht Gleisabschnitte überwachen. Der BM-2 wird als Bausatz geliefert und kann abhängig von der verwendeten Zentrale auf die Adressen 1 bis 103 beziehungsweise 1 bis 111 programmiert werden. Gleichfalls kann man Ansprech- und Abfallverzögerung zwischen 0,01 und 2,5 s einstellen. Unter anderem hat man die Möglichkeit, zwischen Besetzt- und Freimeldung zu wählen. Info: Modellbahn Digital, Peter Stärz, Dresdener Str. 68, 02977 Hoyerswerda, Tel. (03571)404027, Internet: www.firma-staerz.de.



SCHUCO ▸ *Ford 17 M und Rallye-Touareg in H0*



Der Ford 17 M (Bild), diesjährige H0-Messe-Neuheit, wird vor allem die Klassiker-Fans erfreuen, während der Rallye-Touareg Motorsportatmosphäre verbreitet. Info: Dickie-Schuco GmbH u. Co. KG, Werkstr. 1, 90765 Fürth, Tel. (0911) 976504, Internet: www.schuco.de.

AMW ▸ *Digitale LED-Beleuchtungsplatine*

Für N bis IIm bietet Arnold's Modell Web (AMW) Beleuchtungsplatinen mit 18 warmweißen LED an. Die LED-Gruppen lassen sich dimmen, die Platinen bieten außerdem die Möglichkeit, beispielsweise Kupplungen anzusteuern, und tragen zwei Anschlüsse für Funktionsausgänge. Info: http://amw.huebsch.at.

ROCO ▸ *Französisches O-Wagenset und DB-Unimog-Gespann in H0*



Die französischen offenen Güterwagen des Typs Tow (Bild) rollten in der Epoche II auch nach Deutschland. Roco fertigt ein H0-Dreierset mit unterschiedlichen Wagennummern. Die fiktive Nummer 99 4306 trägt eine H0e-Dampflok (Bild). Irritierenderweise in einem Minitank-Karton steckt ein gänzlich unmilitärischer Unimog (Bild) mit Doppelkabine und Anbaukran, der einen dreiachsigen Tieflade-Anhänger zieht und DB-Anschriften trägt. Info: www.roco.cc.

TRÄNKL ▸ *Felsformationen aus Gfk*



Formenbau Tränkl liefert aus glasfaserverstärktem Kunststoff (Gfk) gefertigte Felswände. Die Felsformationen sind sehr leicht, robust und wetterfest. Es lassen sich nach Wunsch auch andere Gesteinsarten darstellen. Man kann Felsen jeder Einbau-Situation anpassen. Mit handelsüblichen Abtön- oder Acryl-Farben kann der Käufer die Gfk-Felsen individuell lackieren. Info: Formenbau Tränkl, Thomas Tränkl, Elbestr. 47, 82538 Geretsried, www.formenbau-traenkl.de.

FKS ▸ *Sackkarren und Dixie-WC in N*



Einen Stammplatz auf Laderampen, beim Handel und in der Industrie haben die fein geätzten N-Sackkarren verdient, die Gerd Gehrmann jetzt im Programm hat. Der N-Spezialist bietet außerdem Dixie-WCs (Bild), die typischen Baustellen-Klos, als Bausatz an. Info: FKS-Modellbau, Gerd Gehrmann, Alex-Devries-Str. 4, 47589 Ueden, Tel. (02825)100420, E-Mail fks-modellbau@gmx.de.

NOCH ▸ *Schieferfelsen aus Hartschaum*



Jeweils vier Hartschaumfelsen mit Schieferstruktur finden sich auf der Trägerplatte. Wegen der feinen Struktur lassen sich die Felsen für nahezu alle Baugrößen verwenden. Info: www.noch.com.

RAUTENHAUS ▸ *Selectrix-Systemhandbuch*

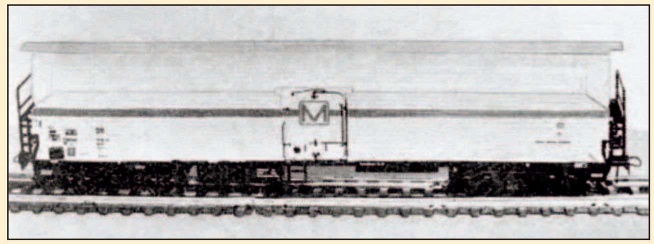
Für alle Selectrix- und Rautenhaus-Digital-Anwender ist das Systemhandbuch gedacht, das auf rund 300 Seiten Antworten auf alle systemimmanenten Fragen zum digitalen Modellbahnbetrieb liefert. Konzipiert ist das Handbuch als aktualisierbare Lose-Blatt-Sammlung im Ringordner. Infos: Walter Radtke, Unterbruch 66c, 47877 Willich-Schiefbahn, Tel. (02154)951318, E-Mail vertrieb@rautenhaus-digital.de, Internet www.rautenhaus-digital.de.

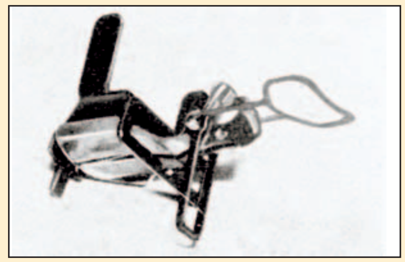
Modellbahn Aktuell

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 40 JAHREN: Schicht-Wagen und Piko-„i-Kupplung"







● Im Bericht zur Frühjahrsmesse Leipzig ernteten die einheimischen Hersteller großes Lob im MODELLEISENBAHNER 5/1967. Auhagen legte eine ganze Reihe neuer Häuserbausätze auf, darunter AWG-Wohnblocks aus Karton, Kleinstadthäuser sowie Altstadt- und Fachwerkhäuser. Die Firma Schicht bewies mit den H0-Modellen eines Maschinenkühlwagens (o.r.) und der Langenschwalbacher Personenwagen (o.l.) einmal mehr ihr qualitativ hochwertiges Können. Der Messeschlager aber kam von Piko: Die vorgestellte „i-Kupplung" (re.) war hinsichtlich Filigranität und Funktion etwas ganz Neues. Der MODELLEISENBAHNER befand, dass sie „durchaus in der Lage ist, eine Revolution auf diesem Gebiet auszulösen". Auch Fachwelt und -presse lobten die neue Kupplung. Angeboten wurde sie in einem Vierer-Set in einer kleinen Kunststoffschachtel. Der europäische Modelleisenbahnverband MOROP erwog zeitweise, die „i-Kupplung" zur Einheitskupplung für H0 zu entwickeln. Doch Diskussionen um die Einbauhöhe von neun oder elf Millimetern sowie anfänglich unterschätzte Fertigungsprobleme führten zu einer baldigen Produktionseinstellung.

SINSHEIM I

Spur-I-Treffen

● Das Spur-I-Treffen im bekannten Auto- und Technik-Museum Sinsheim ist eine international beachtete Ausstellung zur Modellbahn im Maßstab 1:32 und gilt als einer der umfangreichsten Überblicke weltweit, was Spur-I-Artikel betrifft. Hinzu kommt die einmalige Atmosphäre mit Original-Lokomotiven, Oldtimer-Fahrzeugen und weiteren Schaustücken, denn das Treffen findet mitten im Museum statt. Interessenten sollten sich den 23. und 24. Juni diesen Jahres vormerken. Infos: www.technik-museum.de, Tel. (07261) 92990.

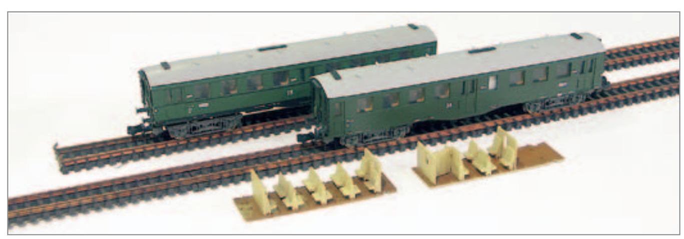
SINSHEIM II

Faszination Modellbau

● Rund 190 Aussteller präsentierten Anlagen oder boten Fahrzeuge, Zubehör und Werkzeuge feil. 52300 Besucher, von denen ein Drittel Anreisewege von mehr als 200 km in Kauf nahm, drängten sich in den Messehallen. Die Spannbreite der Modellbahnanlagen-Abmessungen war in diesem Jahr besonders groß. So bewies Alexander Lehmann, dass man in 1:43,5 durchaus auch auf weniger als einem halben Quadratmeter Fläche Feldbahn-Betrieb machen kann, während die Gartenbahn-Anlage der LGB-Freunde Niederrhein e.V. so gewaltig ist, dass sie in einem ausgebauten US-Schulbus transportiert wird. Samstags und sonntags sorgte am Verlagsgruppe-Bahn-Stand die Autogramm-Stunde des „Eisenbahn-Romantik"-Moderators Hagen von Ortloff für Andrang. Die erste Messe nach Nürnberg nutzten auch diverse Hersteller, Neuheiten zu präsentieren. So brachte die rührige Interessengemeinschaft MET Dresden den bereits in TT bekannten Al-



An den Anlagen holten sich die Modellbahner Anregungen für zuhause.



Die IG MET Dresden bietet den Altenberger Wagen für N an.

CHATEAU SMARÖD/SCHWEDEN

Aus für Kleinod

● Auch vor Eisenbahnmuseen machen Naturkatastrophen nicht Halt. Das musste Jürgen Boldt erfahren, der 40 Jahre lang das Eisenbahn- und Modellbahnmuseum Chateau Smäröd in Munkedal aufgebaut hatte und es als nicht weniger als sein Lebenswerk ansah. Besonders beachtlich war die sehr umfangreiche Sammlung von TT-Modellen, wobei man wissen muss, dass diese Nenngröße in Schweden kaum eine Rolle spielt. Wegen des Baus einer Schnellstraße stand das Museum Ende 2006 ohnehin vor dem Aus. Ein Erdrutsch am 20. Dezember vergangenen Jahres besiegelte nun das Ende vorzeitig.

MESSE-KALENDER

18. – 22. APRIL 2007
Intermodellbau, Dortmund.

28. APRIL – 1. MAI 2007:
Magdeburger Modellbau- und Kreativtage.

12. – 14. OKTOBER 2007:
Modell-Hobby-Spiel, Leipzig.

BR 19 VON BRAWA

Befahrbarer Radius

● Bezugnehmend auf die Probefahrt der BR 19 von Brawa (Ausgabe 3/2007) sei angemerkt, dass der kleinste befahrbare Radius 358 mm beträgt. Angegeben waren 412 mm als kleinster befahrener Radius.

KURORT RATHEN

Eisenbahnwelten

● Seit Anfang April ist der Kurort Rathen um eine Attraktion reicher. Die „Eisenbahnwelten" begannen mit ihrem öffentlichen Testbetrieb, vom 27. bis zum 30. April ist die offizielle Eröffnung vorgesehen. Lothar Hanisch und sein Team haben in zwei Jahren 4,5 Kilometer Gleise verlegt und viele Motive zwischen Meißen und Decín nachgebildet. Infos: Tel. (035021) 59428, www.eisenbahnwelten-rathen.de.

ZIRNDORFER EISENBAHNFREUNDE

20 Jahre und neue CDs

● Die Zirndorfer Eisenbahnfreunde e.V. (ZEF, Zirndorf bei Fürth) feiern in diesem Jahr ihr 20-jähriges Bestehen. Aus diesem Anlass wurde nicht nur die Homepage in Gestalt einer Festschrift neu gestaltet. Für Interessenten, die keinen Internetanschluss haben, bieten die ZEF diese digitale Festschrift auch auf CD an (Unkostenbeitrag fünf Euro). Zum Jubiläum werden je ein Güterwagen und eine „Donnerbüchse" mit Jubiläumsaufdruck als Andenken aufgelegt. Ebenfalls vor 20 Jahren kam das Faller-Car-System auf den Markt. Dafür bieten die ZEF in einer Art Kompendium ebenfalls als CD (Version 7.0) alles an, was über das System gesammelt wurde; sie ist Nachschlagewerk und eine Dokumentation der Entwicklung. Bestellt werden können beide CDs bei den ZEF e.V., Talstraße 4 in 90522 Oberasbach, Tel. (0911) 603531, E-Mail db01-zef@t-online.de. Die Homepage des Vereins lautet www.zef-ev.de.

tenberger Wagen nun auch für die N-Spur als Bausatz (Info: Modellbahn-Kleinserien, I. Neumann, Malterstr. 53, 01159 Dresden, Tel./Fax 0351/4120662). Noch auf der Messe arbeitete Andreas Heckt an einem aus Messing bestehenden Tauschteil für das Dach von Rocos 290. Das über das RHS-Wagenstudio erhältliche Teil besticht durch geringe Materialstärke und aufgesetzte Winkelprofile. Speziell fürs Foto verpasste Airbrusher Hajo Wagner dem Bauteil noch auf der Messe flugs das graue Finish. Info: RHS-Wagenstudio, Sofienstr. 55, 73235 Weilheim, Tel. (0176) 24850055, Internet: www.rhs-wagenstudio.de.



Fotos (4): Frickel

TV-Moderator Hagen von Ortloff (3. v.r.) signiert sein neues Buch.



Der beim RHS-Wagenstudio erhältliche Dachaufsatz für Rocos 290.

IMPRESSUM

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 20, gültig ab Heft 1/2007,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-18
Fax (0211) 690 789-80
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,80 €
Jahres-Abonnement
Inland: 44,40 €
Schweiz: 85,70 sFr
EU-Länder: 55,60 €
Andere europäische Länder: 62,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5
85386 Eching
Telefon (089) 31906-0
Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen, Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50, IBAN DE 89360700500286011200, Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich, Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28, BLZ 60000

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
ISSN 0026-7422

STEUERSYSTEM FÜR OTTBERGEN

Doppeltraktion und Nachschub: Der Betrieb nach Vorbild stellt hohe Anforderungen an die Modellbahnschau.



Foto: Tiedtke

FREIE WERKSTATT

Das Ostmecklenburgische Bahnwerk (OMB) kann sich als Resultat des Ringens um den Erhalt der Werkstätte Neustrelitz sehen lassen.



Foto: M. Frick

Das Juni-Heft erscheint am **16. Mai** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

Außerdem

Guter Durchblick

Zum 125-jährigen Bestehen der Gotthardstrecke stellen die SBB ihren brandneuen Panoramawagen vor.

Keine Hexerei

Mit einem getunten TGV geht die SNCF zwischen Paris und Straßburg auf Weltrekordjagd.

Meisters Kontrolle

Herzstück des Digitalsystems von Tams ist Master-Control, die Multiprotokoll-Zentrale.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



Foto: Slg. Schumacher

KURZ, LEICHT, SCHNELL

Maximal zehn Achsen, kurzgekuppelt, ein durchgehender Laderaum: Die Leig-Einheiten beschleunigten den Stückgutverkehr.





Fotos: Gauß

SCHAUMKRONEN

Größte Herausforderung im Modellbau: Michael Robert Gauß meistert in 1:87 die naturgetreue Gestaltung eines Wasserfalles.

BUNTE MISCHUNG

Keine Berührungsängste: Die LGB-Freunde Niederrhein freuen sich am Fahrzeugmix.



Foto: Alkofer

www.vg-bahn.de

www.modelleisenbahner.de